جامعـــــة الجزائر 3

كليـــة العــلــوم الســياسيـــة و الإعلام

قســم عــلــوم الإعــلام و الإتــصـــال

دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية (دراسة وصفية استطلاعية)

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام و الاتصال

إعــداد :

بن عباس فتيحة

الدكتور المشرف :

أحمد حمدي

السنة الدراسية 2012/2011

إهـــــــداء

إلى كل من عرفنا و عرفناه...
و قدرنا و قدرناه...

و ساعدنا ووجهنا حتى وصلنا إلى ما وصلنا إليه.

شكر و تقدير

أما الحمد و الثناء لله وحده، و أما الشكر و التقدير فهو للأستاذ المشرف: الدكتور أحمد حمدي، على كل ما بذله من جهد و عناية، و ما أسداه من نصح و توجيه.

فهو الذي رعى هذا العمل منذ أن كان فكرة في الذهن إلى أن أصبحت عملا مجسدا. كما أتوجه بالشكر إلى كافة الأساتذة الأفاضل على نصائحهم العلمية القيمة.
و أنتهز هذه الفرصة لكي أتقدم بخالص شكري و تقديري إلى كل مسئولي المؤسسات و الوزارات و المراكز المتخصصة في الأمن العمومي و الإعلام و الاتصال و أمن الطرق على ما بذلوه من مساعدة ، و حرصهم على تلبية رغباتي في طلب المعلومات للاستفادة منها.

(بن عباس فتحية)

الفهرس

الصفحـــة

القسم الأول
الإطار النظري

الصفحـــة

القسم الثاني
الإطار التطبيقي

الصفحـــة

الصفحـــة

الصفحـــة

الصفحـــة

بسم الله الرحمن الرحيم

مــــقـــدمـــــة

نعيش اليوم في عصر المعلومات، وتبرز الحاجة بذلك إلى وسائل إعلامية لنقل ونشر هذه المعلومات، إذ يعتمد المجتمع المعلوماتي الحديث المنظم على الإتصالات الفورية من كل الأنواع، عبر الإذاعة والتلفزيون....، ومع تعدد أساليب وسائل الإعلام الحديثة وتعدد خدماتها، تلعب هذه الأخيرة دورا مهما في المجتمعات الحديثة، كما هي وسيلة فعالة تستخدمها الدول في نقل ونشر المعلومات وتوجيه الإرشادات والتعليمات والنصائح والأخبار والبلاغات، وخاصة وهذا ما يهم هذه الدراسة إستخدام هذه الوسائل في التوعية والوقاية من حوادث المرور.

وهذا ما جعل الدول المتطورة الكبرى تنفق على وسائل الإعلام والاتصال أموالا كبيرة نظرا لأهميتها وسهولة إستعمالها بأساليب متنوعة وقدرة الإعلام على مخاطبة شرائح إجتماعية واسعة وفي كل الميادين والمجالات، ومن بينها مجال أمن الطرق، من أجل هذا الغرض، يأتي موضوع هذه الدراسة المتمثل في دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية.

نستطيع القول أن رغم تقدم البشرية و تطورها، و محاولة الإنسان الدائمة لمسايرة التقدم العلمي و التكنولوجي، فإننا نجد من ناحية أخرى بعض الآثار السلبية لهذا التقدم، و من هذه الآثار، كثرة حوادث المرور في الآونة الأخيرة.

فعلا، لقد مس تطور الإنسان مختلف العلوم و العديد من التقنيات و شمل ميدان النقل بكل وسائله، خاصة المركبات، و التي حظيت بأهمية كبيرة من قبل الإنسان لفائدتها و ما تلبيه من طلبات واحتياجات و خدمة مصالح الأشخاص, حيث شهدت الحظيرة ارتفاعا ملحوظا في عدد هذه المركبات في السنوات الأخيرة.

لكن، بقدر ما طور الإنسان هذه المركبات و متن من شكلها و زاد من قوتها، بقدر ما أصبحت تتسبب في مآسي و فقدان الآلاف من الأرواح البشرية. و أصبح بذلك العامل البشري هو أهم عامل يتسبب في حوادث المرور بالإضافة إلى العوامل الأخرى، كعامل المركبة و عامل الطريق و المحيط.

كل هذا جعل من حوادث المرور تعتبر من أخطر المشكلات، لأنها تمس الإنسان إما بالموت، أو بالعجز الدائم، أو بإصابة تعوقه عن تقديم الخدمات، وهذا بدوره يضعف من إسهامه المباشر في خطط التنمية الاجتماعية و الاقتصادية.

على هذا الأساس، صارت هذه الظاهرة تحتل المرتبة الأولى في مصاف المخاطر الكبيرة، التي تهدد كيان المجتمعات، بدليل، أنها تحتل المرتبة التاسعة في أسباب الوفيات بالعالم، علما أنها في تفاقم مستمر، و هذا حسب توقعات الخبراء في هذا المجال لتبلغ سنة 2006 المرتبة الخامسة.

في هذه الظروف، أدركت جميع الدول مدى خطورة هذه المشكلة و وجوب التفكير في كيفية القضاء عليها، و ذلك بتثمين المناهج التوعوية و الوقائية، و من بين هذه الدول نجد الجزائر التي تعاني من ارتفاع نسبة خطورتها.

إن تركيز هذه الدراسة ينصب في إظهار خطورة ظاهرة حوادث المرور في المناطق الريفية و المناطق الحضرية و اختلاف خصائصها بالمقارنة بين سنة 2004 و سنة 2005 و دور الإعلام، حيث أن للإعلام أهمية كبيرة في حياة المجتمع لماله من دور رئيسي في حياة الأفراد و الجماعات، يتمثل أساسا في نقل و تبادل المعلومات و اكتساب السلوك والتصرفات، والتوجه والإرشاد و التوعية و الوقاية من سلوكيات غير مرغوب فيها.

و لقد أصبحت الأنظمة و الهيئات تلجأ إلى أساليب مختلفة للإعلام من خلال و سائله الحديثة و المتنوعة لنشر أو بث برامج اجتماعية و اقتصادية و ثقافية ...، تتعلق باكتساب أو تنظيم أو وقاية أو منع ظواهر معينة ترتبط بمصلحة الفرد و الجماعة مثل الصحف و المجلات و الراديو و التلفزيون ... بهدف نشر الرسائل الإعلامية على نطاق واسع و بسرعة كبيرة إلى الجماهير.و يكون هذا الإعلام في شكل حملات إعلامية و إعلانات تقدمها الهيئات العامة و المؤسسات الخدماتية بقصد التأثير و اكتساب أو تغيير السلوك.

و سأحاول في هذه الدراسة إلقاء الضوء على هذا الموضوع الهام.

أتناول في أطروحة الدكتوراه الموضوع التالي:

ـــ دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية (دراسة وصفية استطلاعية).

تشمل هذه الدراسة حوادث المرور على المستوى الوطني، و هي دراسة وصفية، استطلاعية و تحليلية، أقارن من خلالها بين حوادث المرور التي تحدث في المناطق الريفية و التي تتكلف بمراقبتها قيادة الدرك الوطني، و حوادث المرور التي تحدث في المناطق الحضرية و التي تتكلف بمراقبتها

المديرية العامة للأمن الوطني وكذا الدور الذي يلعبه الإعلام في التوعية و الوقاية من هذه الظاهرة.

تبرز أهمية هذه الدراسة من خلال التطرق لظاهرة حوادث المرور في هذه المناطق، إذ لا يمكن أن نخفي حجم الحصيلة السنوية الناجمة عن حوادث المرور وتكلفتها الإجتماعية والإقتصادية المرتفعة، فقد باتت تهدد سلامة المجتمع وأمنه محدثة هلعا وقلقا كبيرين على مستقبل الأمن المروري في الجزائر، الشيء الذي يجعلنا بحاجة ماسة إلى إيجاد آليات مناسبة ومن بينها الإعلام تتماشى وإستراتيجية الدولة للتصدي لهذه الظاهرة.

تعتبر حوادث المرور من أخطر المشاكل الأمنية الإجتماعية التي تعاني منها غالبية الدول في عصرنا الحديث دون إستثناء، سواء النامية أو المتقدمة منها، ويرجع ذلك إلى الاهتمام الكبير الذي حضيت به المركبات في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى تضاعف أعدادها. فرغم أنها تعتبر وسيلة نقل وترفيه يستفيد منها الجميع، إلا أنها تحولت مع ذلك إلى خطر لما تخلقه من أثار سلبي نتيجة سوء إستعمالها، والتي تمس مختلف فئات المجتمع باختلاف أعمارهم وأجناسهم، ومستوياتهم الثقافية والإجتماعية والمهنية.

إن حوادث المرور في العالم أصبحت تشكل هاجسا خطيرا مما يترتب عليه من خسائر بشرية وإقتصادية، وتتضح هذه المشكلة بشكل حاد وملموس في البلدان النامية، حيث تؤكدا كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفياة بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من 05 سنوات إلى 29 سنة، كما أنها السبب الرئيسي الثالث للوفياة بين سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة. وتقتل حوادث المرور أكثر من مليون ونصف (1,2) شخص سنويا أي بمعدل 3.300 قتيل كل يوم، أي قتيل كل ثلاثين ثانية، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 مليون إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم.

وبحلول عام 2020 م، يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور حوالي 80 % في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان النامية بحوالي 100 مليار دولار سنويا، هذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات إنمائية، ومع ذلك، فإن معظم الدول النامية ليس لديها الإهتمام المناسب لمحاربة المسببات والآثار الناتجة عن حوادث المرور، بينما تبدي الدول الصناعية المتقدمة إهتماما بالغا بمشكلة حوادث المرور ونتائجها ضمن إستراتيجية السلامة المرورية.

وحسب المنظمة العالمية للصحة أيضا، تترتب حوادث المرور في المرتبة التاسعة سنة 1990 من بين العشرة أمراض الخطيرة والقاتلة في العالم بعد مرض السل والحصبة اللذان هم في المرتبة الثالثة بعد

أمراض القلب في سنة 2020.
فيما يخص تموين بحوث التنمية في العالم خصصت حوالي 33 مليون دولار أمريكي لوضع حد أو التقليص من هذه الآفة خلال الفترة الممتدة من 1990-2020.
الجزائر هي كذلك لم تسلم من هذه الآفة التي أزدادت حّدتها في العشرية الأخيرة، وهذا راجع إلى عدة إعتبارات موضوعية تتلخص فيما يلي:
- ✓ الزيادة المحسوسة في الكثافة السكانية، حيث أن عدد السكان في سنة 1970 كان يقدر بـــ 17.523 مليون نسمة ليصل سنة 2004 إلى 32.570 مليون نسمة، ثم في سنة 2009 ما يقارب 36.000 مليون نسمة، هذا معناه أن الجزائر تعرف سنويا زيادة تقدر بنصف مليون نسمة تقريبا.
- ✓ التطور الحاصل في الحظيرة الوطنية للمركبات التي تعرف نموا سريعا لتصل في سنة 2004 إلى 4.6 مليون مركبة وفي سنة 2008 إلى 5.2 مليون مركبة، وهذا يمكن أن نفسره من خلال الدخل الوطني المتاح الذي عرف إرتفاعا كبيرا. فحسب الديوان الوطني للإحصائيات، فان الدخل الوطني كان في سنة 1974 يقدر بـــ 44293.9 مليون دينار ليصل في سنة 2001 إلى 3465074.9 مليون دينار، هذا التحسن الملحوظ في الدخل الوطني انعكس إيجابيا على حياة المواطنين، وذلك من خلال إقتناء سيارات جديدة.
- ✓ شبكة الطرق التي أصبحت لا تتلاءم والتطور الحاصل في المجتمع، حيث أن الجزائر تعرف تأخرا كبيرا فيما يخص هذا القطاع قدر بـــ 20 سنة حسب وزارة الأشغال العمومية.

ورغم الجهود المبذولة من طرف القطاعات المعنية بالتصدي لظاهرة حوادث المرور، فإنها مازالت في تزايد مستمر وإن كانت نسبة الزيادة خلال سنة 2004 يسيرة (1.27%) وهو مؤشمر يبعث على التفاؤل ويحث على مضاعفة النشاطات التوعوية و الوقائية والردعية لتحقيق نتائج أفضل.
إن الوقاية من حوادث المرور تكمن في معالجة أسبابها، وتتركز هذه المعالجة في إجراءات توعوية ووقائية ومرورية وإعلامية وتربوية وهندسية وتشريعية متعددة، تعمل على تنفيذها جميع الجهات المعنية سواء منها الحكومية أو الخاصة أو التطوعية.
من هذا المنطق وجب على الدولة وضع سياسة وطنية شاملة ومنسجمة للوقاية من هذه الآفة الخطيرة، مبنية على إستراتيجية وطنية تكتسي طابع الأولوية والديمومة وتقحم ضمنها مختلف المستويات المؤسساتية وكذا المجتمع المدني والحركة الجمعوية المعنية بقضية الأمن المروري.
إن أمن الطرق في مفهومه العام يرمي إلى ضمان حرية التنقل للمواطنين عبر الطرق، وكذا سلامتهم

وأمنهم، وهذا طبقا لمبدأ حرية المرور الموفر للمواطنين بموجب الدستور، وعلى هذا الأساس تكتسي مهمة أمن الطرق أهمية بالغة في مهام مصالح الأمن المروري باعتبارها تتعلق أساسا بشخصية المواطنين وممتلكاتهم.

وقد سخرت مصالح الأمن المروري كل الوسائل البشرية والمادية وخصصت هياكل خاصة لمواجهة هذا الوضع و تأمين حركة المرور. تقوم قيادة الدرك الوطني بتغطية نسبة 80 % من شبكة الطرق في المناطق الريفية بينما تقوم المديرية العامة للأمن الوطني بتغطية 20 % من شبكة الطرق في المناطق الحضرية وهو العامل الذي أجبرهما على التكفل بهذا الجانب ضمن إستراتيجية الدولة المنتهجة في مجال تأمين السير والسلامة المرورية. فبالإضافة إلى الوحدات قامت مصالح الأمن بنشر عدة سرايا وفرق أمن الطرق موزعة جهويا تضمن مراقبة شبكة الطرق البالغ طولها 110.125 كلم وحظيرة أكثر من 5.200.000 مركبة.

تتركز ظاهرة حوادث المرور على ثلاثة عناصر أساسية هي:

- ✓ السائق، الراكب، الراجل/ المركبة / الطريق والمحيط.

حيث يعتبر السائق هو المسئول الأول في وقوع حوادث المرور لكونه يتحكم في المركبة وفي كيفية القيادة، حسب حالة المركبة، حالة الطرق، وحالة الجو.

إن السلطات العمومية الجزائرية والهيئات المعنية بالأمر، تسعى جميعها إلى معرفة الأسباب المؤدية لظاهرة حوادث المرور وإعطاء الحلول للتخفيف والحد من خطرها، كالقيام بحملات تحسيسية، التوعية والوقاية، معتمدة في ذلك على مختلف وسائل الإعلام سواء المنشورة أو السمعية البصرية والتعامل معها من خلال إنجاز برامج وحصص خاصة، و لهذا، قمت بهذه الدراسة و ركزت فيها أولا على حوادث المرور التي تقع في مختلف المناطق الريفية والمناطق الحضرية وإظهار خطورتها وأسبابها العديدة وخاصة ممارسات السائقين، باعتبارها الدافع الأول لوقوع حوادث المرور، وذلك من خلال سلوكياتهم، كالتباهي وعدم احترام قانون المرور واللامبالاة والإفراط في السرعة. و لقد استعملت عدة جداول إحصائية لأبّين أن القضية ليست هّينة و ليست سهلة العلاج، و أن وراءها ضحايا يفوق عددهم عدد ضحايا الحروب، و أنها تدخل في إطار تسيير الأزمات، و أن هذا العمل يتطلب تضافر جهود الكل للخروج منها سالمين.

و قد تم اختياري أيضا لدراسة هذه الظاهرة لما تشكله فعلا من خطر في كل ميادين الحياة الإجتماعية، محاولة من خلال ذلك، معرفة ظاهرة وعوامل إرتفاع حوادث المرور في المجال الريفي والحضري بهدف دق ناقوس الخطر لإيجاد حلول للحد منها. لذا، فمن بين الدوافع للاهتمام بهذه الظاهرة، كونها

من الأسباب الأكثر شيوعا للوفيات في عصرنا هذا، ولأنها تمثل مشكلة إنسانية وإجتماعية و إقتصادية كبيرة يواجهها الفرد يوميا، حيث لا يمكن حلها دون بحث علمي يحوي جميع المعلومات حول هذه الظاهرة، كما أنها لم تحظ بكل الإهتمام في الأوساط الإجتماعية، وهذا يظهر في قلة الإعلام والتوجيه و التوعية. فقد أردت تخصيص هذه الدراسة في دور الإعلام في الوقاية والتوعية من حوادث المرور في المناطق الريفية والمناطق الحضرية الجزائرية، لأن الإعلام هو المنّبه الأول و المحذر والموّجه عندما يكون هناك خطر يهدد المواطن و المجتمع ككل باستعمال كل وسائله السمعية البصرية. من خلال الإعلام تكون التوعية و الوقاية و الإرشاد من خطورة هذه الظاهرة التي يروح ضحيتها من ليس لهم الدراية والحيطة والحذر والتي يشكل وقوعها أضرارا وخطرا على الناس، الأمر الذي يتطلب تواجدا أمنيا على طول المسافات للإسهام في إنقاذ أرواح تتعرض دائما للخطر. وهنا يتجسد الدور الكبير لرجال أمن الطرق والمرور، الذين ينتشرون في المناطق الريفية والمناطق الحضرية لمراقبة ومتابعة ما يجري على هذه الطرق من سرعة وتهور ومفاجآت وأخطار يتعرض لها الناس، و على وسائل الإعلام أن تتعامل معهم لأن هذه القضية لا بد من مشاركة الجميع فيها.

أما الدافع الثاني فهو قلة المراجع والدراسات المعمقة حول الموضع رغم أهميته في الجزائر. كل هذا يدعو بالتنبيه من خطر المشكلة وأضرارها الإجتماعية والنفسية والإقتصادية والتأكيد على أهمية المسؤولية المشتركة بدءا برجال الأمن ورجال القانون ومرورا بالسائقين والقائمين على تصميم الطرق وإنشائها خاصة دور الإعلام في الوقاية والتوعية من حوادث المرور، دور التلفزيون، دور الإذاعة، دور الصحف والحملات الإعلامية، إذ تعتبر وسائل الإعلام بمختلف أنواعها من أهم الوسائل التي لابد من إستعمالها في التوعية والتربية المرورية نظرا لإنتشارها الواسع وتأثيرها بالصوت والصورة والتعبير مما يسهل عملية إيصال الرسالة.

في ظل وضع كهذا، تزداد أهمية الإعلام، فالإعلام هنا له دورا هاما في التوعية والتربة والتثقيف المروري، من خلال الإعلام يمكن وضع أساليب إستراتيجية للتوعية والوقاية من ضرر يهدف المجتمع.

على ضوء ذلك، يتناول موضوع هذه الدراسة وصفا شاملا لحوادث المرور وأسبابها والخسائر الاجتماعية المنتجة عنها، وذلك من خلال تقديم حصائل قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني لسنتي 2004 و2005 والمقارنة بينهما لإظهار خطورة الظاهرة في الجزائر ومدى تطورها السريع والمرعب في المناطق الريفية والمناطق الحضرية ومن جهة أخرى دور الإعلام في التوعية والوقاية.

على هذا الأساس وتبعا لكل هذه المعطيات تم إنجاز الدراسة في الأقسام التالية:

- الإطار المنهجي.
- الإطار النظري.
- الإطار التطبيقي.

يحتوي القسم الأول على الإطار والبناء المنهجي للموضوع، وذلك بإبراز الإشكالية والتساؤلات وأهم المفاهيم، مرورا باستعراض الأسباب العامة والدوافع التي أدت بي لإختيار الموضوع مع التطرق لأهميته وجداوته، بالإضافة إلى التطرق للمنهج المحتذى في تحليل موضوع الدراسة والإحاطة به.

وللإجابة على تساؤلات الموضوع ودراسة العناصر التي تتضمنها الإشكالية، اعتمدت على الإطار النظري و الإطار التطبيقي للدراسة. يتضمن الإطار النظري فصلين كاملين.

يتضمن الفصل الأول الإعلام المفهوم والوظائف.خصص المبحث الأول لمفهومه و أهمّيته. تناول المبحث الثاني وظائف وخصائص الإعلام، و المبحث الثالث الإعلام و الإتصال أثناء الأزمات، ويقدم المبحث الرابع مختلف وسائل الإعلام (المطبوعات، الإذاعة، التلفزيون، السينما)، كما تمت الإشارة في الفصل الثاني إلى مدى تأثير وسائل الإعلام على سلوك الأفراد والجمهور وتقديم عدة نظريات في هذا الشأن من خلال المبحث الأول وأهداف الرسالة الإعلامية خاصة عندما يواجه الإعلام ظاهرة من الظواهر الإجتماعية كحوادث المرور ومواجهتها، وهذا ما يتكلم عليه المبحث الثاني.

ثم من خلال تأثير الرسالة الإعلامية على الجمهور، كيفية تكوين الرأي العام لديه، والتأثيرات التبادلية بين الإعلام ومصالح الأمن والرأي العام، وذلك لبيان كيفية تأثير المادة الإعلامية (قانون المرور، الإشارات المرورية، الحملات التحسيسية، الإعلام بصفة عامة....) على الجمهور المهدوف (السائق، الراكب، الراجل) وهل هو قابل ومستعد لإحترام قانون المرور، وهذا ما يخصصه المبحث الثالث.

وأخيرا، يأتي الإطار التطبيقي للدراسة والذي أحتوى على ستة فصول، متبوعا بالتوصيات والاقتراحات.

تناولت في الفصل الأول حوادث المرور على المستوى الوطني بتعريف ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وتطورها و ذلك من خلال المبحث الأول، ثم قدمت حالة شبكة الطرق، فتطرقت إلى مراحل تطور وخصائص الشبكة السائدة، حيث أنه غداة الإستقلال ورثت الجزائر عن الإستعمار شبكة طرق بطول 80 ألف كلم، وهي تملك حاليا شبكة طرق بطول 110.125 ألف كلم، وهي ثالث أكبر شبكة على المستوى القاري بعد جنوب إفريقيا والكنغو الديمقراطية، ولكن الأولى قاريا من حيث طول شبكة

الطرق المعبدة بنسبة تصل إلى 90 %.

مع بداية القرن الجديد أصبحت شبكة الطرق الوطنية غير ملائمة للتطور الإقتصادي وللنقل الحضري، حيث وجب تعزيز الكثافة الطرقية التي تبلغ 3.3 كلم لكل 1000 شخص رغم أهميتها بالمقارنة مع النسبة الإفريقية التي لا تتعدى 0.5 كلم لكل 1000 شخص.

وعليه، تم وضع مخطط السير الطرقي من طرف الدولة (2005-2025) Routier et Autoroutier Schéma Directeur .، وهو برنامج ذو ثلاث أبعاد (قريب – متوسط – بعيد) الذي من بين أهدافه تعزيزو تهيئة منشآت الطرق المتواجدة و تطوير و توسيع شبكتها إلى غاية إنجاز الطريق السيار شرق – غرب الذي سوف يمتد على مسافة 1216 كليومتر يربط بين عنابة وتلمسان، حيث يقوم بضمان حركة السير على أهم الأقطاب الحضرية في الجزائر، فهو يمر على 18 ولاية التي تغطي 04 % من المناطق الصناعية على مستوى التراب الوطني أين يتمركز 70% من السكان الإجمالي للبلاد.

كما تناولت بإيجاز تعيين الطرق الخطيرة وتطور الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر التي قدرت في ديسمبر 2004 حسب الديوان الوطني للإحصائيات بــ 3.107526 مركبة، لتقفز إلى 4.650000 مركبة سنة 2005 ثم إلى أكثر من 05 ملايين سنة 2008 التي من بين أهم أسبابها القروض.

تناولت كذلك دور الهيئات المكلفة بالوقاية من حوادث المرور على غرار الوزارات والهيئات المتدخلة في المجال كمصالح الأمن وكذا المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الذي يتكفل بإقتراح الوسائل المناسبة والتدابير الضرورية لرسم سياسة وقائية وإعتماد إستراتيجية وطنية لتأمين المرور في الطرق بناءا على نتائج مستخلصة من دراسات علمية ميدانية وأيضا الدور الوقائي والردعي للأجهزة الأمنية.

تناولت في المبحث الثاني، توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق، وفي المبحث الثالث توزيع الحوادث حسب الثلاثيات والأشهر، وفي المبحث الرابع درجة خطورة هذه الحوادث على المستوى الوطني.

أقدم في الفصل الثاني معاينة الأمن المروري في المناطق الريفية الجزائرية من خلال إحصاء قيادة الدرك الوطني لسنة 2005 مقارنة بسنة 2004 وفيه يتم التطرق في أربعة مباحث وتحليلها إلى:

. توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق والولايات.

. توزيع الحوادث والضحايا حسب الثلاثيات، أشهر السنة، أيام الأسبوع والشرائح الزمنية.

. توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث.

. توزيع رخص السياقة والمركبات للسائقين المتورطين في الحوادث.

يعرّف الفصل الثالث حوادث المرور في المناطق الحضرية الجزائرية من خلال إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني لسنة 2005 مقارنة بسنة 2004، وفيه يتم التطرق من خلال أربعة مباحث وتحليلها إلى:

. توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق والولايات.

. توزيع الحوادث والضحايا حسب الثلاثيات، أشهر السنة، أيام الأسبوع والشرائح الزمنية.

. توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث.

. توزيع رخص السياقة والمركبات للسائقين المتورطين في الحوادث.

وكل هذا بالتحليل والمقارنة بين حوادث المرور في المناطق الريفية والمناطق الحضرية وذلك على المستوى الوطني وإظهار درجة خطورة هذه الحوادث وترتيب الولايات من حيث الخطورة، وهذا التحليل يبّين واقع الأمن المروري في الجزائر من خلال تحليل المعطيات الإحصائية لحوادث المرور الواقعة في الفترة الممتدة من سنة 2004 إلى سنة 2005.

لقد كشفت الإحصائيات خلال هذه الفترة خطورة الوضع وإستمرار تداعياته السلبية، على سبيل الذكر بلغ عدد حوادث المرور خلال سنة 2008، على المستوى الوطني 40481 حادثا، خلف في مجمله 64708 جريحا و4422 قتيلا.

أستعرض في الفصل الرابع بكيفية واسعة العوامل المتسببة في تفاقم ظاهرة حوادث المرور حسب الإحصائيات الميدانية المقدمة من طرف مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني) التي قمت بتقديمها في ثلاثة مباحث و هي:

. أسباب حوادث المرور في المناطق الريفية، ومن بينها الطرق الصحراوية.

. أسباب حوادث المرور في المناطق الحضرية.

. أسباب حوادث المرور على المستوى الوطني .

دون أن ننسى الحوادث المتعلقة بالسكك الحديدية.

يحتوي كذلك هذا الفصل على استكشاف النتائج المباشرة وغير المباشرة لحوادث المرور والعناصر المكونة لتكلفة الضحايا ، وكل هذه التكاليف لولا آفة حوادث المرور لاستعملت لفائدة المجتمع.

أستعرض في الفصل الخامس الأطر القانونية المنظمة لحركة المرور.

وتطرقت فيه إلى المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق من نصوص تشريعية وتنظيمية، ثم دراسة قانون المرور، ومن هنا لاحظت الإرتفاع المريب لعدد المخالفات المتعلقة بالقانون ، على سبيل المثال في الوقت الذي عرفت فيه سنة 2007 تسجيل أزيد من مليون مخالفة طوال السنة التي تم على أثرها

تحرير 1574575 غرامة جزافية، سجلت المصالح المختصة خلال التسعة أشهر الأولى فقط من سنة 2008 قرابة 3 ملايين مخالفة، وهو رقم مثير يدعو إلى طرح العديد من التساؤلات، والى ضرورة التفكير في إعادة النظر في القوانين التي ستساهم في التقليل من المخالفات.

كما وقفت على مراحل تطور قانون المرور بدءا بالقانون 09/87 وتغييره بالقانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الذي أعيد النظر فيه مما يضمن له النجاعة والفعالية، فصدر القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 14/01 في إطار إصلاح النظام التشريعي المعمول به وإيجاد وسائل قانونية أكثر صرامة للوقاية من حوادث المرور، حيث أدخلت بموجب القانون رقم16/04 تعديلات على القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور، ويتعلق الأمر أساسا بسحب رخص السياقة، وإلغائها فضلا عن ارتفاع حجم الغرامات الجزافية المرفوعة من قبل الأعوان المؤهلين.

خصص كذلك هذا الفصل لدور وحدات أمن الطرق في تنظيم ومراقبة حركة المرور.

الهدف من تنظيم حركة المرور هو الحصول على مستوى معّين من الأمن عبر الطرق مع المحافظة على مرونة سير حركة المرور.

تمارس شرطة الطرق لغرض مراقبة حركة المرور لضمان أمن الطرق لفائدة مستعمليها، ويتحقق ذلك من خلال خمسة أعمال في حد ذاتها و أهداف يتم من خلالها توفير النظام والأمن العموميين في الطرق وملحقاتها هي:

- ✓ الوقاية .
- ✓ التوعية .
- ✓ الإعلام والإرشاد.
- ✓ المساعدات والإسعاف والنجدة .
- ✓ الردع والقمع.

كما وضحت فعالية وحدات مصالح الأمن المروري في ميدان الأمن والوقاية المروية، ويبنى ذلك على ضوء النتائج المتحصل عليها من جراء حوادث المرور ومن خلال تحليل الأسباب الحقيقية التي أدت إلى هذه الكوارث، ومن هذا المنطلق يتعّين على وحدات أمن الطرق أخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل منطقة مع التركيز على العوامل التالية:

. أهمية شبكة الطرق.

. أهم محاور الطرق الأكثر تعرضا لحوادث المرور.

. أهمية حظيرة المركبات.

. معدلات حوادث المرور.

. النقاط السوداء لشبكة الطرق.

. أماكن تدفق ومرونة حركة المرور.

تناولت أيضا المراقبة المستمرة لحركة المرور، حيث تتولى هذه الهمة وحدات الأمن المروري عن طريق تواجدها الدائم والمدروس في المكان والزمان، وتتجسد من خلال المهام المنوطة بها في إطار الشرطة الإدارية (شرطة الطريق).

لكن لن يكون هناك قبولا لقواعد السلامة على الطرق إلا إذا تفهمتها نسبة لا بأس بها من السكان، وحيثما يكون الحال غير ذلك، فإن خطر الرفض البات لهذه القواعد يكون قائما. و هنا تتدخل وسائل الإعلام التي تتكلف بالشرح و التوجيه و الإرشاد و إختيار خطاب إعلامي مناسب لتوعية مستعملي الطريق.

تناول الفصل السادس الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور.

تطرقت في المبحث الأول إلى المحاور الأساسية لإستراتيجية السلامة المرورية وضرورة تسطير إستراتيجية مكافحة ألاأمن المروري و في بادئ الأمر عرجت على المنطلقات والأهداف.

ويمكن اختصار محاور السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور في التربية المرورية: المادة 60 من القانون14/01 " يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجباريا في المؤسسات التربوية ".

هذا التنظيم لم يندرج بعد في مدارسنا بالرغم من أهميته في تربية النشء على احترام قواعد السير السليم والامتثال لقانون المرور، وتهيئته مستقبلا ليكون سائق مثالي. كما أن الإستراتيجية تعتمد على أهمية الوقاية والتوعية من حوادث المرور وهذا ما يهتم به المبحث الثاني.

يتناول المبحث الثالث الإستراتيجية الإعلامية المنتهجة من طرف هيئات امن الطرق و وضحت فيه أن الإستراتيجية التي ستوفر الشروط والوسائل الضرورية لبسط سياسة فعالة للتقليص من خطر حوادث المرور والتخفيف من أثارها، لا يمكنها أن تكتفي بمسعى قمعي يقتصر على تدخل قوات الأمن وكفى، لكن ينبغي أن تنطوي هذه الإستراتيجية كذلك على إجراءات الإعلام و التربية والتكوين تشترك فيها جميع فعاليات الدولة من القاعدة إلى القمة لتعزيز الوقاية المرورية من حوادث المرور وتطوير وتكوين النشء وذلك لخلق ثقافة مرورية حقيقية لأمن الطرق وسلامتها عبر أرجاء الوطن.

أقول في الخلاصة العامة أن معالجة مشكلة الأمن العمومي وإيجاد أنجح الحلول لها، هي من القضايا

الهامة التي يستوجب بخصوصها حشد الطاقات وتوفير الإمكانيات المادية لرصد السلبيات واستنباط الحلول قصد الحد أو التقليل من تفاقم هذه الظاهرة. فالمسؤولية لا تعد حكرا على الدولة ومؤسساتها المختصة وذلك أمام تطور دور المجتمع المدني واقتحامه ميادين مختلفة.

ولن يأتي ذلك إلا ببسط معالم سياسة وطنية فعالة وذلك بالارتكاز على إستراتيجية واضحة المعالم للتجسيد العملي تكتسي طابع الشمولية، الأولوية والديمومة وتقتحم ضمنها مختلف المستويات المؤسساتية للدولة فلا مجال للتراخي و التأخر.

وفي كل هذه الإستراتيجية الإعلام له المكانة الأولى إذ بدونه لا تتم أيّة إستراتيجية وهذا ما وضحته في هذا الفصل.

والله ولي التوفيق

الإطار المنهجي

الإطار المنهجي

- ❖ **أولا:** إشكالية الدراسة.
- ❖ **ثانيا:** التساؤلات.
- ❖ **ثالثا:** أهمية وأسباب الدراسة.
- ❖ **رابعا:** أهداف الدراسة.
- ❖ **خامسا:** تحديد المصطلحات.
- ❖ **سادسا:** الدراسات السابقة.
- ❖ **سابعا:** مجال الدراسة.
- ❖ **ثامنا:** منهج الدراسة.
- ❖ **تاسعا:** التقنيات المستعملة في البحث.
- ❖ **عاشرا:** مجتمع البحث.
- ❖ **إحدى عشر:** عينة الدراسة.
- ❖ **أثنى عشر:** التحليل.

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، حيث أكدتها الدراسات التي قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور.

وبذلك تكون حوادث المرور من الأسباب الرئيسية للوفيات في العالم، بعكس الأسباب الأخرى للوفيات الناجمة عن الحروب، الأسلحة البيولوجية، الإمراض المستعصية وما إلى ذلك، الأمر الذي دفع بمنظمة الصحة العالمية إلى وصف ظاهرة حوادث المرور بسرطان العصر الذي يتعين العمل على استئصاله أو على الأقل، التخفيف من آثاره وتخفيض درجة خطورته.

أما بالنسبة للجزائر فكل المعطيات في مجال الإحصاء، تدل بوضوح أن حوادث المرور بمختلف أشكالها، تعرف تزايدا من سنة إلى أخرى في الجزائر، مخلفة بذلك آثار سلبية في الميدان الاقتصادي والاجتماعي، ذلك رغم أسبابها وآثارها التي تبقى معروفة لدى الجميع.

وفي هذا السياق، يقتضي التوضيح إلى أن الجزائر تعد من بين دول العالم التي تمثل اكبر نسبة في عدد حوادث المرور، حيث تحتل المرتبة الرابعة عالميا والأولى مغاربنا وعربيا من حيث حوادث المرور، الشيء الذي يؤكد خطورة الأمر ويدق ناقوس الخطر إن لم تؤخذ قضية معالجة الأوضاع بجدية وتصنف ضمن الأولويات الكبرى وان تبحث لها عن حلول جذرية التي تشترك في إيجادها جميع الشركاء الاجتماعيين بدءا بالمدرسة، وزارة الأشغال العمومية، وزارة النقل، وزارة الصحة والسكان، وغيرها من الهيئات من اجل رسم معالم سياسة وطنية وذلك بالارتكاز على استرتيجية واضحة المقاصد قابلة للتجسيد العملي ومتماشية وطبيعة الإشكاليات الملحوظة ميدانيا، انطلاقا من هذه المعطيات نستخلص أن هذه الظاهرة تضرب بقوة سواء في عدد ضحاياها أو في خطورتها رغم المجهود الذي يبذل إلا أنها تبقى غير كافية للحصول على انخفاض محسوس وكذا الحد من هذه الظاهرة.

يمكن القول أن المعاينة الميدانية تؤكد مرة أخرى، إن ظاهرة حوادث المرور أصبحت آفة اجتماعية تثير الانشغال ويجب تضافر جهود مختلف المتدخلين لفائدة امن الطرق مع إعطاء الأولوية لمكافحتها بصرامة ومواجهتها بعزيمة وذلك عن طريق وضع سياسة وطنية شاملة ومنسجمة للوقاية من حوادث المرور، بالإضافة إلى تحديد إستراتيجية مدروسة وفقا لآليات وسبل كفيلة للتصدي لها.

وجدير بالذكر، فان مصالح الأمن، قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني سخرت كل الوسائل البشرية والمادية لمواجهة هذا الوضع وهي تبذل جهدا كبير في ميدان امن الطرق، ومتابعة

نشاط وحدات امن الطرق في مجال امن الطرق والسهر أيضا على تطبيق التوجهات العامة والخاصة لحركة المرور ومتابعة تطبيقها وإعداد الإحصائيات المتعلقة بحركة المرور والمشاركة في إعداد التوجهات العامة لأمن الطرق دون أن ننسى تعاملها مع وسائل الإعلام المختلفة والتي لها دور كبير في المساهمة لمكافحة هذه الظاهرة من خلال إعلام المجتمع وتوعيته وتربيته من اجل هذا الغرض يأتي موضوع بحثنا المتمثل في دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية، وقد أنطو هذا الأخير تحت خطة العمل التي نلخصها فيما يلي:

رغم تقدم البشرية و تطورها، و محاولة الإنسان الدائمة لمسايرة التقدم العلمي و التكنولوجي، فإننا نجد من ناحية أخرى بعض الآثار السلبية لهذا التقدم.

و من هذه الآثار, كثرة حوادث السيارات في الآونة الأخيرة الناتجة عن الرعونة و التهور و محاولة التقليد بدون دراية أو علم.

وأسعى من خلال هذه المذكرة إلى معرفة " دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية "(دراسة وصفية استطلاعية).

وتشمل هذه الدراسة حوادث المرور التي وقعت على المستوى الوطني، من خلال الوصف و الاستطلاع و التحليل ، ثم أقارن من خلالها بين حوادث المرور التي حدثت في المناطق الريفية و التي تتكلف بمراقبتها قيادة الدرك الوطني و حوادث المرور التي حدثت في المناطق الحضرية و التي تتكفل بمراقبتها المديرية العامة للأمن الوطني وكذا الدور الذي يلعبه الإعلام في التوعية و الوقاية من هذه الظاهرة.

- **الإشكالية :**

1- تدور الدراسة حول مقولة أساسية مفادها أن، القوانين الموجودة تقوم بالدور الأساسي إذا طبقت في عملية نظامية في تجاه المواطن في المجتمع، وكذا عملية بناء المحيط السليم العام للتسيير الاجتماعي والاقتصادي... أي أن هذه القوانين هي المحددة للطريقة التي لابد أن تستعمل في عملية من العمليات وأن مخالفتها إما أن تؤدي إلى هلاك مرتكبيها أو عقابهم أو تصبح تشكل خطرا على المجتمع.

2- إذا تدهورت ظروف أمن الطرق، صاحبها تدهور مماثل على الصعيد الاقتصادي والصحي... وهذا حسب درجة وطبيعة الحادثة المرورية.

3- إن عمل الإعلاميين ، بإمكانه أن يؤدي إلى تغيير الوضعية الأمنية للطرق إذا استعملت الوسائل الإعلامية بكيفية حقيقية لتوعية الرأي العام وأفراد المجتمع ككل.

أ ــ التساؤلات الرئيسية :

إن الكثير من التساؤلات تطرح لدراسة هذا الموضوع الذي يخص حوادث المرور في المناطق الريفية و المناطق الحضرية والتي يجب الجواب عنها، من بينها:

1. ما هي حالة حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية؟
2. ما هي حالة حوادث المرور في المناطق الحضرية ؟
3. ما ذا تبين إحصائيات الحوادث في المناطق الحضرية مقارنة مع المناطق الريفية ؟
4. ما هي معاينات قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني و كيف تفصل ؟
5. ماهي أسباب وقوع حوادث المرور؟
6. ماهي تكاليف حوادث المرور؟
7. هل يتشابه توزيع الحوادث حسب مختلف مناطق الوطن، الريفية و الحضرية ؟
8. ما هو دور مصالح الأمن في مجال الأمن المروري؟
9. ماذا بنص عليه القانون؟
10. ما هو دور الإعلام و ما هي أهدافه في التوعية و الوقاية من حوادث المرور ؟
11. هل هنا ك إستراتجية إعلامية معتمدة في التوعية و الوقاية من حوادث المرور و ما هي؟
12. كيف يلعب الإعلام دوره في التوعية و الوقاية من الظاهرة و كيف يستخدم من طرف مصالح الأمن(قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني) ؟
13. هل هناك برامج إعلامية خاصة بالمناطق الريفية و بالمناطق الحضرية ؟
14. ما هي الاقتراحات و الاتجاهات لمحاربة هذه الآفة؟

ب ــ التساؤلات الفرعية:

1 ــ ماذا تبين إحصائيات حوادث المرور المنجزة من طرف مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني المديرية العامة) للأمن الوطني من جهة، و من جهة أخرى .

أ ــ ماذا تبرهن هذه الإحصائيات ؟

ب ــ هل هناك اختلاف في المتسبب الرئيسي لهذه الحوادث في المناطق الريفية ا و المناطق الحضرية ؟

2 ــ ماذا بنص عليه قانون المرور و هل يحترم هذا الاخير ؟

أ ــ ما هي الإمكانيات المسخرة للتقليل من الظاهرة ؟

ب ــ إذا كانت هناك خطة إعلامية للتوعية و الوقاية، ما هي المرامي و الغايات و الوسائل و الأدوات و البرامج و الآليات؟

- **<u>أهمية و أسباب الدراسة:</u>**

لكل باحث أسباب و حوافز تدفعه إلى اختيار الموضوع الذي يريد دراسته حسب أهميته، بدوري لم أخرج من هذه القاعدة. لدي أسباب و دوافع ألخصها فيما يلي:

إن تطور السيارة خلال العشرية الأخيرة، رغم أنه يمثل رمز التقدم الاقتصادي للمجتمع و وسيلة رئيسية للحريات الفردية إلا أنها تشكل من جهة أخرى عنصر مأساوي للمجتمع، بما ينجر عنه سنويا الآلاف من القتلى و عشرات الآلاف من الجرحى و المعاقين، و توصلت تحاليل المعطيات الإحصائية لحوادث المرور إلى التأكيد إلى أن الحالة وصلت إلى درجة خطورة جد معتبرة بالمقارنة مع الدول المتطورة، و حسب مصالح وزارة النقل فإن تقدير التكاليف السنوية للحوادث في الجزائر تقارب ما يعادل أكثر من خمسة و ستون مليار دينار، و توزع هذه التكاليف بين:

ــ ثمن العلاجات الطبية و المستشفيات.

ــ ضياع في الإنتاج (الضحايا العاملين).

ــ الخسارة المادية للعتاد و المنشآت القاعدية.

ــ تكاليف مصالح الأمن .

ــ تكاليف شركة التأمين (التعويضات لعائلات الضحايا).

ترتكز أهمية هذه الدراسة في محاولة الكشف عن ظاهرة من الظواهر الاجتماعية الخطيرة في بلادنا، وهي حوادث المرور، ولفت النظر لخطورتها التي تزداد من يوم لآخر، وخاصة الإعلاميين، لتنظيم إعلام هادف يتكفل بتنظيم سريان جيد وصارم للمادة الإعلامية الموضوعة أمام الجمهور المستقبل لها.

فعلا، تعد ظاهرة حوادث المرور من الظواهر الاجتماعية السلبية التي تحاول كل دول العالم مكافحتها و الوقاية منها عبر مختلف وسائل الإعلام من خلال تقديم برامج لتثقيف و توعية المواطنين لإدراك خطورة الظاهرة حتى تكون عملية الوقاية سهلة و مشتركة بين الجميع.

في الجزائر، مع التزايد المستمر لعدد السيارات زيادة تفوق سعة الحظيرة الوطنية للسيارات من جهة، و وضعية هذه السيارات و الطرقات و اللامبالاة المفرطة من قبل السائقين المتمثلة في عدم احترام قوانين المرور من جهة أخرى، كل هذه الأسباب و غيرها جعلت ظاهرة حوادث المرور ترتفع في

الجزائر إلى درجة تنذر بالقلق، و الأهم من ذلك، أن الجزائر أصبحت تحتل مكانة الأوائل في الترتيب العالمي في هذا المجال.

تسعى وحدات الدرك الوطني و مصالح المديرية العامة للأمن الوطني القائمة على خدمة و مراقبة حركة المرور و ضمان أمن الطرق السريعة و الهامة في المدن و الأرياف بإعطاء الأولوية إلى محاربة كل إخلال بأمن الطرق من خلال مستعمليها ، تربيتهم و ردعهم من خلال الظهور بوضوح في المقترحات و المحاور الهامة لشبكة الطرقات و المواقف و عند معاينة الحوادث وتنظيم حركة المرور و لتحقيق الانسياب و التدفق فيها لفائدة مستعملي الطرق، و يأخذ في الاعتبار أنّ لكل إقليم خصوصياته. يعود السبب الرئيسي لاختيار هذا الموضوع إلى قراءتي المستمرة للأرقام اللامعقولة التي تقدمها مصالح الأمن للهيئات المعنية و وسائل الإعلام لإبلاغها للجمهور عن طريق الصحف و الإذاعة و التلفزيون ، و عدم اهتمام أغلبية الناس بهذا الموضوع المثير المتمثل في ندرة الكتابات السابقة له، و إلى متابعته و التعميق في دراسته.

وقع اهتمامي بهذا الموضوع لأنه مفيد وكذلك لندرة الكتابات السابقة له في الجزائر و كذلك لغياب دراسة عميقة في هذا المجال و ما يشكله من خسائر و تدمير للمكتسبات، فهي مساهمة لرفع مستوى الوعي. و أهتمت الدراسة بما يلي:

ـــ أولا :

ـــ دراسة وفهم الإطار العام لحوادث المرور في المناطق الريفية و الحضرية الجزائرية.

ـــ تبيين ارتفاع نسبة حوادث المرور، حيث أن الحادث الواحد يخلف عددا كبيرا من الضحايا لاسيما القتلى، وهذا إن دل على شيء، فإنما يدل على أن هناك عوامل مختلفة تسبب الحدث المروري والتي لابد من معرفتها لمعالجتها.

ـــ إن حوادث المرور في الجزائر تتضخم أرقامها لتضيف أرقاما إضافية في قائمة القتلى والأرامل واليتامى والمعاقين، رغم ما تبذله الجهات المعنية من مجهودان بغية الحد من هذه الظاهرة.

ـــ ثانيا :

ـــ إظهار دور العناصر القانونية المستعملة للحد من الظاهرة و الإستراتيجية المطبقة.

انطلاقا من ذلك، سأحاول توضيح الأهمية الإعلامية بإبراز دور وسائل الإعلام في توعية و وقاية المواطن من هذا الخطر.

ومنه، تسعى الدراسة إلى التقرب في العلاقة بين الإعلاميين والمختصين بأمن الطرق لوضع إستراتيجية إعلامية توعوية و وقائية لتوضيحها.

على ضوء ذلك سأعمل على بيان المجالات التي تحكم الأداء الإعلامي المتعلق بقضية حوادث المرور وتوعية الرأي العام، تستخلصها من خلال الآليات التي يجب اتخاذها من طرف الإعلاميين.

أرئيت أن مساهم في إضافة مرجع متواضع لكل من يهمه الأمر، يتناول حوادث المرور في المناطق الريفية و الحضرية الجزائرية و دور الإعلام في التوعية و الوقاية، آملة في أن يكون سندا و عونا للمهتم في هذا المجال.

- **أهداف الدراسة :**

تندرج هذه الدراسة في إطار الدراسات الوصفية الاستطلاعية و التحليلية، و هذا النوع من الدراسات لا يتطلب فرضيات، و إنما تستبدل بأهداف الدراسة ، و منه حاولت التطرق من خلالها إلى ظاهرة خطيرة أصبحت تهدد المجتمع الجزائري، ألا و هي حوادث المرور، التي ما فتئت تسجل ازديادا مرتفعا و مقلقا عجل بوجوب و ضرورة اتخاذ عدة تدابير و احتياطات للحد أو التخفيف منها.

ــ على أساس طبيعة الموضوع المدروس فإن الأهداف العامة المراد تحقيقها تنحصر فيما يلي :

تمارس شرطة الطرق لغرض مراقبة حركة المرور و ضمان أمن الطرق لفائدة مستعمليها، و يتحقق ذلك من حلال خمسة أعمال تعتبر في حد ذاتها أهداف يتم من خلالها توفير الأمن في الطرق و هي:

التوعية ــ الوقاية ــ الإعلام ــ الإسعاف و النجدة، الردع.

بموجب القوانين و النصوص التنظيمية لحركة المرور هل ساهمت الترتيبات المتخذة في التخفيف من الآثار السلبية لحوادث المرور و هل حققت الأهداف المحددة من قبل المشرع ؟ و هل قامت السلطات المختصة و بالتنسيق مع مختلف المصالح و الهيئات المعنية بما في ذلك قيادة الدرك الوطني و مديرية الأمن الوطني إلى إيجاد وسائل أكثر ردعا موجهة للتوعية و الوقاية من حوادث الطرق و ضمان أمن مستعمليها ؟

ما هي هذه الوسائل ؟ هل الجهود المبذولة من الناحية الإعلامية كانت كافية ؟

تهدف هذه الدراسة بناءا على الملاحظة و الاستطلاع إلى دراسة العوامل و الأسباب الكامنة خلف هذه الظاهرة في المناطق الريفية ثم الحضرية ، و ذلك بغرض اتخاذ التدابير الكفيلة بتقليل نسبة ضحايا الحوادث. تقوم خطة جمع البيانات على الرجوع للإحصائيات الرسمية بالإضافة إلى إجراء مقابلات مع السائقين و رجال المرور و الأطباء و سكان المناطق القريبة من الحوادث.

في إطار هذا العمل سيرعى جمع مواد تفيد في التوصل إلى الاستنتاجات حول أهم الأسباب الكامنة خلف حوادث المرور في المناطق الريفية و الحضرية و كيف يجب التصدي لها.

من خلال الدراسات التحليلية للإحصائيات أحاول أن أبين العوامل الأساسية التي تنجم منها الحوادث في المناطق الريفية ثم الحضرية.

ففي هذا السياق و وعيا بخطورة حوادث الطرق، ما هي الجهود المبذولة في ميدان الإعلام بغية تنسيق هذه الجهود ؟ و هل هي كافية ؟

هل وجود انتشار مصالح الأمن على الشوارع و الطرق و عند الإشارات الضوئية أصبح ظاهرا و ملحوظا من طرف السائق ؟

و هل تزويدهم بالأجهزة الحديثة و المساهمة الإعلامية تعينهم و تساعدهم في أداء واجبهم في المحافظة على الأرواح و الممتلكات ؟

إن تسليط الضوء على هذه الظاهرة، و التعريف بمدى خطورتها سواء في المناطق الريفية أو الحضرية ، و التعريف بالأسباب المتعددة التي تؤدي إلى حوادث المرور بالاعتماد في ذلك على معطيات حصيلة مصالح الأمن و محاولة لفت النظر و التنبيه من انعكاسها على الحياة و العائلات و المجتمع و السعي من خلال هذا العمل إلى تبيين أهم النتائج المترتبة عنها هو هدفا من الأهداف الذي أرجو الوصول إليه و كذلك إبراز دور الإعلام في ميدان التوعية و الوقاية.

و هل يلعب فعلا هذاالدور ؟ و البحث عن دور إستراتجية مشتركة بين وسائل الإعلام و أجهزة الأمن المروري.

ــ و الوقوف على أهم الطرق و الأساليب الوقائية التي وضعت في إطار الإستراتيجية من أجل تفادي هذه الظاهرة من قبل المؤسسات المهتمة بهذا الشأن كقيادة الدرك الوطني المختصة و المديرية العامة للأمن الوطني ، و كذا وزارة النقل، و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، و وزارة الأشغال العمومية ...الخ.

ــ <u>تحديد المصطلحات</u> :

باعتبار أن كل بحث علمي مهما كان مجال اختصاصه، فإنه يحتوي على العديد من المصطلحات العملية يوظفها الباحث لتوصيل المعاني و الأفكار التي يريد التعبير عنها لهدف الاقتراب النظري من موضوع الدراسة، و منه، فقد تم إستخدام عدد من المصطلحات في هذا البحث و المتمثلة فيما يلي:

أ ــ يقصد في مفهوم قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ما يلي (1):

ــ **<u>الطريق</u>:** كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات.

ــ **<u>وسط الطريق</u>:** جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات.

---

1)- قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرورعبر الطرق و سلامتها و أمنها.

ـ **المسلك:** أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات.

ـ **المجمع السكاني:** فضاء ارضي يجتمع فيه عدد من المباني المتقاربة و تبين مداخله و مخارجه لافتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه.

ـ **التقاطع:** مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما كانت زاوية محاور هذه الطرقات.

ـ **التوقف:** مكوث مركبة مؤقتا على الطريق، طوال المدة اللازمة لركوب أشخاص أو نزولهم و شحن البضائع أو تفريغها مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو على مقربة منها ليتمكن، عند الاقتضاء، من تغيير مكانها، و يكون المحرك مشتعلا دائما.

ـ **الوقوف:** مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف و يكون المحرك صامتا.

ـ **ممر الدرجات:** وسط الطريق المخصص للدراجات العادية و الدراجات النارية فقط.

ـ **شريط مرور الدراجات:** مسلك مخصص فقط للدراجات العادية و الدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك.

ـ **طريق السريع:** طريق مفتوح لحركة المرور العامة و يمكن أن تقطعه طرق أو سكك حديدية، و يشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي.

ـ **الطريق السريع للسيارات:** طريق أعد و أنجز خصيصا لمرور السيارات دون أن يقطعه طريق أخر أو سكة حديدية أو ممر الراجلين، و لا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيأة لذلك، و لا يؤدي إلى الممتلكات المتاخمة، و يشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقين متميزين، يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور يمكن استعماله بصفة استثنائية لوسائل النقل الجماعي، و يبين ذلك بصورة متميزة.

ـ **فرع طريق موصل إلى الطريق السريع للسيارات:** الطريق أو الطرق التي تربط الطرق السريعة للسيارات بباقي شبكة الطرق.

ـ **شريط التوقف ألاستعجالي:** جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق و الطرقات السريعة و الطرق السريعة للسيارات أعد خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة.

ـ **الحافة:** شريط ارضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق.

ـ **قاعدة الطريق:** المساحة التي تشمل وسط الطريق و حافتيه.

ـ **الشريط الأرضي الوسطي:** الحيز الذي يفصل وسطي طريقين متعاكسين الاتجاه.

ـ **الرصيف:** حيز مهيأ على جانب الطريق لمرور الراجلين، يجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق و يكون معبدا، عادة أو مبلطا.

ـــ **<u>السائق:</u>** كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، و الدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر و الحمل و الركوب و القطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك.

ـــ **<u>الراجل:</u>** كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام. يعد بمثابة راجلين، الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة و كذلك الدراجات العادية أو الآلية، و العجزة الذين ينتقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى.

ـــ **<u>السيارة:</u>** كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع و تكون مزودة بمحرك للدفع، و تسير على الطريق.

ـــ **<u>المركبة المتمفصلة:</u>** كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة و يكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة و حمولتها واقعا على المركبة الجارة و تسمى هذه المقطورة "نصف مقطورة".

ـــ **<u>الحافلة المتمفصلة:</u>** مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتمفصل كل جزء بالنسبة للآخر و تتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية و تكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها.

ـــ **<u>المقطورة:</u>** كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

ـــ **<u>الدراجة:</u>** كل دراجة غير مزودة بجهاز محرك ذاتي.

ـــ **<u>الوزن الإجمالي للحمولة المرخص بها:</u>** وزن المركبة بالجمع مع الحمولة.

ـــ **<u>مقياس الكحول (الكوتاست):</u>** جهاز يدوي يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج.

ـــ **<u>مقياس الإيتيل:</u>** جهاز يسمح بالقياس الفوري و الدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج.

ـــ **<u>مقياس السرعة:</u>** جهاز يسمح بالقياس الفوري لسرعة مركبة في حالة السير.

ب ـــ يقصد في مفهوم قانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ما يلي (1):

ـــ **<u>النقل البري:</u>** كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة.

ـــ **<u>النقل العمومي:</u>** نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعية أو اعتبارية مرخص لهم لهذا الغرض.

---

1) - قانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

ـ **لنقل للحساب الخاص:** نقل يقوم به أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحاجاتهم الخاصة بواسطة مركبات يملكونها.

ـ **النقل المشترك ما بين الأنماط:** خدمة نقل تنجز بموجب سند وحيد و بنمطين مختلفين من النقل على الأقل و تغطي النقل من بدايته إلى نهايته، تحت مسؤولية متعامل وحيد.

ج ـ مصطلحات أخرى:

ـ **حادث المرور:** و نعني به:

* " كل الإصطدامات التي تقع في الطرقات، أو في الطريق المفتوح للسير العمومي، و قد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى أو جرحى، و كـــانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه" (1).

* " لا يوجد تمييز بين الحوادث التي تقع على الطريق العمومي، أو التي تقع خارج هذا الأخير، فمجموعة الحوادث تمثل كل ما يسير بـــشرط أن تتورط فيـــه سيـــارة بمحرك أو عربة مجرورة..." (2).

* "حادث المرور يعتبر مستقلا عن الإرادة الإنسانية، ناتج عن قوة خارجية تؤثر عليها بسرعة و الذي يخلف ضررا جسديا أو عقليا(3).

و مفهومنا الإجرائي لحادث المرور هو: كل الإصطدامات الواقعة في الطرقات المفتوحة للسير، و التي نجمت عنها خسائر بشرية دون المادية.

ـ **الحادث الجسدي:** و نعني به:

* " كل اصطدام وقع في طريق عمومي، و كانت مركبة واحدة على الأقل متورطة فيه، و خلف على الأقل ضحية " (4).

* " كل حادث لم ينتج عنه قتلى، لكن أوجب عدة أشخاص أصيبوا بجروح مختلفة "(5).

* " كل حادث وقع في الطريق المفتوح للسير، و كانت سيارة سبب فيه، و خلف خسائر بشرية "(6).

باعتبار أن موضوع البحث هي كل الحوادث المرورية التي وقعت في الطريق، و خلفت أضرارا جسدية كجرحى، قتلى، أو على الأقل ضحية واحدة، فإن:

---

1) - Commission économique pour l'Europe, "**statistique des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord,** Nations Unies, New York, Vol.43, 1998, P.133.

2)- Ministère du transport, "**étude du coût des accidents de la circulation routière**", Alger, juillet 2000, P.1.

3)- BEZZOUDA. A, "**Epidémologie des accidents de la circulation en Algérie**", INES, Alger, pas d'année, P.115.

4)- Commission économique pour l'Europe, IBID, P.133.

5)- Ministère du transport, opcit, P.1

6)- BEN ABDDELLAH. F, "**Mortalité et morbidité routière en Algérie 1968, Etude de profil des accidents et accidentés dans la wilaya d'Oran 1982**", thèse de doctorat 3 ème cycle, Paris, décembre 1987, P.24

ـ <u>ضحايا حوادث المرور، هم:</u>

أ. **<u>القتيل</u>:** هو كل شخص لقي مصرعه فور الحادث أو بعد ستة (06) أيام من وقوعه.

ب.<u>الجريح</u>: هو كل شخص أصيب بجروح استلزمت علاج طبي بدخوله أو عدم دخوله إلى المستشفى.

<u>و هناك نوعان من الجروح</u>:

أ1. <u>الجروح الخطيرة</u>: كل شخص أصيب بجروح تتطلب على الأقل الدخول إلى المستشفى لمدة ثلاثة (03) أيام.

أ2. <u>الجروح الطفيفة</u>: " كل شخص أصيب بجروح خفيفة، تستلزم دخوله إلى المستشفى لمدة يومين على الأقل أو قد لا تستلزم ذلك"(1).

أ.<u>القتيل</u>: هو كل شخص توفي فورا من جراء حادث أو بعد ثلاثين (30) يوما من وقوعه.

ب.<u>الجريح</u>: هو كل شخص لم يمت أثناء الحادث لكن قد أصيب بجروح عديدة و هي نوعان:

ب1. <u>الجروح الخطيرة</u>: و هي تشمل كل الأشخاص الذين أصيبوا بكسور، جروح داخلية، شقوق أو صدمة تستلزم علاجا طبيا فورا.

ب2. <u>الجروح الطفيفة</u> : و هي " الجروح الثانوية كالانخلاع و غير ذلك و تشمل الأشخاص الذين تعرضوا لصدمة خفيفة لكن لم يتلقوا جروح أخرى، و لا يعتبرون كجرحى ضمن الإحصائيات إلا إذا قدموا دلائل صريحة للحالة، و تلقوا علاج طبي و هم يحتاجون فعلا لذلك"(2).

هناك عدة تعاريف للضحايا، إختلفت من بلد لأخرى و ذلك باختلاف المقاييس المتخذة، و منه، سوف نأخذ على سبيل المثال بعض التعاريف الخاصة بالبلدان الآتية:

1.<u>إسبانيا</u>: تعتبر الأشخاص الذين توفوا بعد ثلاثة (03) أيام من وقوع الحادث قتلى أما إذا زادت المدة و توفوا، فيعتبرون جرحى.

2.<u>اليونان</u>: كل شخص يعتبر قتيلا إذا توفى بعد ثلاثة (03) أيام من وقوع الحادث. أما إذا طالت المدة و توفي فيعتبر جريحا.

3.<u>البرتغال</u>: " يعتبر قتيلا إذا توفى فورا في مكان الحادث أو عند نقله إلى المستشفى أما إذا توفي بعد أيام، فيعد جريحا لا قتيلا "(3).

ـ <u>أما مفهومنا الإجرائي لضحايا الحادث يتمثل في</u> :

ـ <u>القتيل</u>: الذي توفي أثناء الحادث أو بعد أيام.

---

1)- Ministère du transport, IBID, P.1.
2)- BEN ABDELLAH. F, opcit, P.24.
3)- Commission économique pour l'Europe, opcit, p.135

ــ **الجريح:** المصاب إما بجروح خفيفة التي لم تستلزم دخوله إلى المستشفى أو بجروح خطيرة أضطر للقيام بعلاج طبي دام أيام معدودة.

ــ **ممارسة :**" أسس التعامل الفردي و الجماعي و نسق الواجبات و الحقوق و في كلمة واحدة هي العلاقات الذهنية (العقلية) للأفراد بينهم تقابل في التقاليد الماركسية النسق الإنتاجي، و هي منطق و تصرفات خاصة بكل وسط"(1).

ــ **التعريف الإجرائي:** الممارسة هي تجسيد لكل تصور يعبر عن سلوك كل فرد سواء كان على سلوك فرد آخر أو طريقة للفت انتباه الطرف الآخر.

ــ **السلوك:**

1." كل ما يفعله أو يمتنع عن فعله الفرد بصورة ظاهرة أو خفية.

2. استجابة الفرد بأقوال و أعمال و أفكار الحالات يواجه بها بيئته" (2).

ــ **الفئة الاجتماعية المهنية:** " إن الأشخاص الذين ينتمون إلى نفس الفئة لهم تقريبا نفس السلوك و نفس الآراء. الانتماء إلى نفس الفئة معناه أننا نعتبر أنفسنا جزء من الآخرين، فهي ليست بتقسيم إحصائي بسيط. إن الفئات المكونة تعكس الصورة التي يعطيها المجتمع لنفسه "(3).

إن مجموع المصطلح (la nomenclature) هذا المفهوم يعطي عدة أبعاد. فهي في نفس الوقت تقسيم للعمل و تجزئي للمواقع التي تجمع الأفراد بعضهم ببعض بواسطة سلوكهم الاجتماعية و ممارستهم الاجتماعية. انطلاقا من هذه الفئات، يتم وصف حصص العينات في البحوث"(4).

ــ **يمكن كذلك تعريف الحادث بأنه:**

" نتيجة غير مرغوب فيها، و لم تكن بتحدث لو أن النظام المعني سار بالطريقة المستهدفة من طرف مصممه".

يتكون النظام من ثلاثة عناصر هي:

ــ الإنسان.

ــ المركبة .

ــ المحيط.

هذه العناصر المكونة له، لها علاقات بينها و هي:

---

1)- Commission économique pour l'Europe, opcit, p.135

2)- FERREAL. G, "**Dictionnaire de sociologie**", Armand Colin, France, 1991, P.201.

3) ــ شاكر مصطفى سليم، "**قاموس الأنتروبولوجية**"، ط1؛ الكويت، 1981، ص102.

4)- BOUDON. R, "**Dictionnaire de sociologie**", Larousse : Paris, 1989, P.30.

ـــ أخذ المعلومة و معالجتها (العلاقة: محيط/إنسان).

ـــ الإجراءات المتخذة على المركبة (العلاقة: إنسان/مركبة/محيط).

ـــ السلوك الحركي على القارعة (العلاقة: مركبة/محيط).

يتجلى بأن مستعمل الشارع أو الطريق (السائق، الراجل أو راكب الدراجة)، ليس العنصر الوحيد في النظام، لكنه يمثل المسيّر الوحيد و الفريد للنظام. إنه بالفعل مهيأ المحيط و مصمم المركبة.

لكن يبقى الدور الذي يلعبه المحيط على سلوك مستعمل الطريق مهما نسبيا لأنه حين يسقط عنصرا واحدا من النظام تكون هناك إمكانية وقوع حادث.

-<u>الأزمة</u>: هو تغيير فجائي ظهور مفاجئ، مرحلة حاسمة أو خطيرة، قطيعة في التوازن. وهي عبارة عن قطيعة عنيفة التي يتورط فيها العديد من الفاعلين، الأزمة هي حدث غير منتظر يعرض سمعة و سير منظمة ما للخطر مما يستوجب العمل في جو من الاستعجال و عدم الاستقرار (1).

ـــ <u>الدراسات السابقة :</u>

على الرغم من أهمية الموضوع وشدته في المجتمع الجزائري، إلا أنه لم يحظ بنصيب وافر وتراكم نظري أو معرفي يعطي له حقه في المؤلفات العلمية و الإعلامية الأكاديمية إلا على مستوى الدراسات و الإحصائيات الميدانية التي قامت بها بالأخص قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للامن الوطني و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات و وزارة النقل و وزارة الأشغال العمومية التي تمكنت من الحصول على بعضها في الجزائر.

أما على مستوى البحوث الجامعية في الجزائر، فلم أتحصل إلا على واحد منها باللغة الفرنسية، لذا، كان عملي خصوصا ميداني والمراجع أكثرها أجنبية.

و قد كان من المنفعة، الوقوف بشيء من التفصيل على استعراض بعض الدراسات الخاصة بالموضوع.

ـــ <u>الدراسات السابقة المتعلقة بالموضوع في الجزائر</u>:

➢ **<u>الدراسة الأولى :</u>**

- د. أحمد حمدي، الخطاب الإعلامي العربي آفاق و تحديات. الجزائر**:** دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، 2002.

---

1)- ROUX-DUFORT Christophe, Gérer et décider en situation de crise, Ed. Duno, Paris, 2000 , p. 7.

في هذا الكتاب ، محاولة من الكاتب لإمعان النظر والتأمل في التحديات الجديدة التي تواجه العقل العربي، بهدف طرح جملة من الانشغالات التي لا يمكن بدون معرفتها وإدراك كنهها النهوض والدخول إلى عصر ثورة المعلومات.

هذا الكتاب، هو مساهمة في طرح الانشغالات، والتفكير بصوت عال حول الإجابات الشافية وثمرة جهد استغرق عدة سنوات، تفاعل خلالها الكاتب مع مختلف الأحداث الوطنية والعربية والدولية، لاسيما منها المتعلقة بالخطاب الإعلامي، وثورة تكنولوجيا المعلومات.

و قد تناول في الكتاب صناعة المعلومات وتشكيل الخطاب الإعلامي، و رأى أن تطور تكنولوجيا المعلومات حولت الخطاب الإعلامي إلى صناعة لها قواعدها وأدواتها. و درس الخطاب الإعلامي، وتجديد اللغة العربية، حيث أن اللغة أداة أساسية لصناعة الخطاب وينبغي لها أن تكون في تطور مستمر لتواكب مع مستحدثات العصر. ثم تطرق إلى الخطاب الإعلامي وإدارة الأزمات باعتبار أن الخطاب الإعلامي هو أول من يعكس الأزمات، والشاهد على إدارتها مؤثرا فيها ومتأثرا بها، وخلص إلى الخطاب الإعلامي العربي وقضايا حرية التعبير التي تعتبر من الأزمات المزمنة إلى جانب الديمقراطية في الوطن العربي. بعد ذلك، تصدى لمعالجة احد القضايا البارزة في الفكر الغربي الحديث وازدادت بروزا بعد 11 سبتمبر 2001 تلك المتعلقة بالخطاب الإعلامي العربي وأطروحة صدام الحضارات وتحدث عن المتغيرات الدولية ونمطية الخطاب الإعلامي العربي، حيث لاحظ انه رغم سرعة المتغيرات الدولية في عصرنا، فقد ظل الخطاب الإعلامي العربي يعيش داخل قوقعة نمطية بالية. ثم تطرق للخطاب الإعلامي العربي والهروب من التاريخ، حيث يظل التاريخ مهيمنا كصور نمطية، وقوالب شكلية، في حين يتم الهروب من التحليل الحقيقي للتاريخ وتركه لعبث العابثين الغربيين وأحفادهم. وفي الأخير، درس الكاتب حالة الفضائيات العربية، وإمكانيتها وقدرتها على تجديد الخطاب الإعلامي. تلك هي أهم القضايا المطروحة على الباحثين في حقل الإعلام.

يقول الكاتب أن، بحكم تطور وسائل ألاتصال الحديثة وثورة تكنولوجيا المعلومات، لقد أصبح من ينتج المعارف والمعلومات، ويتحكم في آلياتها ويستثمر نتائجها، وبالتالي يسيطر على وسائل الإعلام، هو وحده الذي يمكنه التحكم في صناعة المستقبل وتوجيهه نحو آفاق التقدم والازدهار.

تلك هي الحقيقة التي لم يعد بمقدور أي أحد أن يجادل حول فرضيات وجودها، أو في مدى أهميتها، في عصر السرعة والتطور المذهل، خاصة بعد الأفكار والنظريات التي توسع المفكرون والباحثون والفلاسفة في تحليلها.

و لقد تغلغلت وسائل الإعلام الحديثة في مختلف جوانب الحياة ألإجتماعية، وصارت جزءا من تفاصيلها اليومية، كما أضحت تحتل مكانة بارزة في طليعة مجرياتها، وأصبحت ميزة وضرورة للمجتمعات المتقدمة، والتي تسعى من أجل التقدم، الأمر الذي تطلب ضرورة تجديد لغة الخطاب وتطويرها.

يقول الكاتب، أن تقرير اليونسكو ينص على أن الإعلام هو جمع و تخزين و معالجة و نشر الأنباء و البيانات و الصور و الحقائق و الرسائل و الآراء و التعليقات المطلوبة، من أجل فهم الظروف الشخصية و البيئية والقومية و الدولية، و التصرف تجاهها عن علم ومعرفة، و الوصول إلى وضع يمكن من اتخاذ القرارات السليمة .و قد شرح الكاتب بالتفصيل دور الإعلام أثناء إدارة الأزمات و أخذ لذلك مثال الكارثة الطبيعية التي تمثلت في الفيضانات الطوفانية التي اجتاحت عددا من المدن الجزائرية، و كانت أخطرها تلك التي ضربت العاصمة و التي كشفت عن عجز حقيقي و فشل في تسيير هذه الأزمة من قبل السلطات العمومية و خاصة أولائك المعنيين مباشرة بالتسيير المحلي و التهيئة العمرانية و الإسكان، حيث أن هذا النوع من الأزمات إنما هو مسؤولية جماعية ذات تفاصيل تحدد موقع كل فرد أو هيئة ودوره في ذلك، و هذا ما فهمته الجماهير الشعبية التي بادرت بأداء دورها من خلال التضامن للقيام بواجباتها في نجدة المتضررين و المنكوبين، في الوقت الذي راحت فيه السلطات المعنية مباشرة تبحث عن المبررات لإلصاقها بأطراف أخرى. و لم يخل من هذه الظاهرة، ظاهرة التشبث بالمبررات، حتى قطاع الإعلام والاتصال باعتباره، في مثل هذه الحالات أداة إعلام وتوجيه وتنبيه وتحذير، مثلما أكده كما يقول الكاتب تقرير اليونسكو عن السعي (نحو نظام عالمي جديد للإعلام والاتصال أكثر عدلا وكفاءة). و قد تساوى في ذلك القطاع العمومي والقطاع الخاص،مع ضرورة التنصيص و الإشارة إلى أن الإعلام الخاص لا يتسع في الوقت الراهن إلا للصحافة المكتوبة التي لا تتحمل المسؤولية إلا جزئيا بصفتها لا تقدم الحدث على الساخن، و من ثم فهي مسئولة على كشف الأسباب التي زادت من تفاقم الوضع ومسئولة على فضح المتقاعسين في أداء واجباتهم.

أما الإعلام العمومي أي ما يعرف بوسائل الإعلام الثقيلة (التليفزيون والإذاعات ووكالة الأنباء) فهي مسئولة بصفة أكثر كثافة، باعتبارها لم تقم بواجبها في نجدة مواطنين يحتاجون إلى المساعدة، ولم تحذر عبر رسائلها وفي الوقت المناسب من ضرورة تجنب التوجه نحو المناطق المنكوبة، كما أنها داست على حق المواطن في الإعلام، وظلت غائبة عن تصنيع ومعالجة هذا الحدث إعلاميا.

خاصة وأن العمل الإعلامي اليوم، في زمن ثورة تكنولوجيا الاتصالات، صار يساير الزمن الحقيقي ولم يعد يتعقبه، هذا إذا كان حريصا حقيقة على أداء مهامه ووظائفه على الوجه المطلوب. و قد لاحظ الكاتب أن هناك غياب إستراتيجية واضحة لوظائف وأهداف الفعل الإعلامي في الجزائر. و هكذا على ضوء هذه الكارثة الطبيعية التي اجتاحت العاصمة خلال أيام قليلة تبين بوضوح سقوط الإعلام الثقيل في الثنائية القاتلة للفعل الإعلامي وهي ثنائية الغياب والذهول. فقد كانت تحذيرات قد صدرت من المركز الوطني للأرصاد الجوية تؤكد بأن إعصارا كبيرا سيجتاح العديد من جهات الوطن. تلك هي الرسالة / المعلومة، وهي واضحة، تبقى قراءتها أو كيفية تلقيها وسبل توصيلها، هي السبب في عدم تجسيد محتواها على أرض الواقع. فعملية الإيصال لم تستطع إثارة الاهتمام بما يكفي،إذ لم تكن كافية لإثارة اهتمام المتلقي/المصدر الذي بإمكانه تعميم هذه المعلومة و نشرها على أكبر قطاع ممكن. وهذا ما حدث بالفعل كما يشرحه الكاتب، حيث أن المسئولين لم يأخذوا ذلك على محمل الجد، ناهيك عن وسائل الإعلام.

لقد كان بإمكان الإعلام أن يستشعر الحاسة الإعلامية، و يبادر إلى دق ناقوس الخطر، بل وقد كان من واجب الإعلام المحلي، الإذاعات المحلية، إضافة إلى المحطات الوطنية وخاصة التلفاز.....الخ أن تقوم بدورها إذ أن مهمة الإعلام المحلي تكاد تنحصر في مثل هذه القضايا، ومن هذه الزاوية يحق للمرء أن يتساءل كما يقول الكاتب:

- ✓ لماذا تفتقد هذه المحطات لبرامج تتعلق بنشرات محلية تستعرض زحمة الطرقات وحالتها ؟ ولماذا لا توجد نشرات في أوقات استثنائية إذا اقتضت الضرورة ذلك، مثل ما هو معمول به في مختلف البلدان ؟
- ✓ لماذا لا توجد نشرات إخبارية استثنائية عن تطورات الوضع الجوي ؟
- ✓ لماذا لا تتعاون مؤسسات الإعلام مع أمن الطرقات، وهذا الأخير لماذا لا يستعمل بدوره طائرات الهليوكوبتر لمراقبة الطرقات وتوجيه السيارات عبر محطاته الأرضية ؟

فلو كانت مثل هذه الخدمات الإعلامية متوفرة لساهمت، بكل تأكيد وبشكل كبير، في الحد والتخفيف من عدد الضحايا، خاصة وان أغلب الدلائل والمصادر تشير إلى أن أغلب الضحايا هم من كانوا في سياراتهم، أو في حافلات النقل العمومي، والمعلوم أن الغالبية العظمى من السيارات في وقتنا هذا أصبحت مزودة بأجهزة الراديو، وبالتالي فإن السائقين لا شك أنهم يقومون بتفادي نقاط الازدحام فما بالك بالأماكن المصابة بكوارث طبيعية ؟

من هذه الزاوية يكون اتهام وسائل الإعلام الجزائرية الثقيلة مبررا، باعتبارها لم تقم بأداء الدور المناط بها، كما أنها أخلت بوظيفتها ذات الطابع العمومي، وساهمت من حيث تدري أولا تدري في إزهاق

الكثير من الأرواح، بغض النظر عن تقاعس المصدر الأساسي، لأن وظيفة وسائل الإعلام الحديثة هي البحث عن المعلومات، وبكل الطرق، وليس البقاء في غرفة التحرير بانتظار المعلومات أن تأتي ثم إعادة صياغتها.

أليس أحد مهام الإعلام هي المساهمة في تنوير الرأي العام؟

و في الأخير، ركز الكاتب على ضرورة التكفل بملف الإعلام، خاصة منه السمعي البصري الذي ما فتئ يعاني من أزمات كارثية، والعمل من أجل التفتح على تجارب الشعوب الأخرى للاستفادة منها، بدل إجراءات القمع والخنق المؤدية إلى حالات الذهول والغياب، أثناء إدارة الأزمات.

➢ **<u>الدراسة الثانية:</u>**

- BOUSSOUF, N. « Infractions par imprudence et circulation routière » (Mémoire de Magister, Université de Constantine, Algérie, octobre 1983).

يعتبر الباحث حوادث المرور كجرح خطير، و هذا النوع من الحوادث الذي تتكلم عليه الصحافة الوطنية هو جزء من الحياة اليومية. بصفة عامة، المخالفات المرتكبة بالامبالات ورثت في هذا العصر الذي يسمى عصر التطور التكنولوجي و التزايد الديمغرافي.

و قد جلبت هذه المخالفات انتباه المشرع الذي بدأ يهتم بها لاندماجها في قانون العقوبات باعتبارها كجريمة. يحث الباحث على أن لا بد من مساهمة قانون العقوبات في المكافحة الصارمة ضد هذا النوع من الجريمة الذي يروح ضحيتها العديد من الأرواح، هنا تطرح مشكلة اختيار سياسة فعالة ضد الجريمة من خلال نصوص قانونية جادة.

لقد لاحظ الباحث أن نسبة تهديد المواطن من الجرائم الكبرى أقل من الجرائم التي تسببها حوادث المرور و هذه الحالة تزداد مع تفاقم حظيرة السيارات في الجزائر.

يرى الباحث أن النظام الحالي غير كافي لوضع حد لهذه الظاهرة لدى لا بد من إعادة النظر في السياسة القمعية المعتمد عليها حاليا.

و قد أثبتت الإحصائيات التي أجريت حول حوادث المرور أنها في تزايد مضطرد، و خير دليل هو في الدول الأوروبية، خاصة في المناسبات و الأعياد التي تكثر فيها تناول المشروبات الكحولية. أما في الجزائر، فإن هذه الحوادث تزايدت معدلاتها بصفة فائقة، إذ أن عدد الأشخاص الذين تفتك بهم هذه الظاهرة كل عام يفوق أولئك الذين تفتك بهم سائر الحوادث الإجرامية. كما أن قيمة الخسائر المادية هي

الأخرى مرتفعة عن ما تخلفه الجرائم الأخرى. للتأكيد على صحة هذا، نجد أن الإحصائيات التي نشرت في الجزائر تبين أن الحوادث زادت بصورة خطيرة.
رغم هذه الإحصائيات , فإنّها لا تعكس حقيقة الواقع, لوجود عدد كبير من الحوادث لا يتم التبليغ عنها, ومن أسباب هذه الظاهرة, نجد في الطليعة العنصر البشري التي تختلف العوامل المساعدة لإرتكابه , ومن بينها السياقة في حالة السكر. ولأهمية هذه الجريمة في الواقع العلمي قسمت إلى ثلاثة عناصر وهي:

أ ــ <u>العنصر الأول: أركان الجريمة:</u>

تتوافق جريمة السياقة في حالة سكر مع بقية الجرائم الأخرى في العامة لتوفرها على ثلاثة أركان هي كالتالي:

1 ــ <u>الركن الشرعي:</u> هو أن ينص قانون العقوبات أو القوانين المكملة على عدم مشروعية الفعل, أو الامتناع عنه. فالفعل الذي لم يرد بتجريمه نص في القانون العقوبات يعدّ مشروعا. فالركن الشرعي يستمدّ أساسه من مبدأ دستوري, ويستمدّ أيضا من مبدأ قانوني من قانون العقوبات التي نصت "لا جريمة, ولا عقوبة, ولا تدابير أمن بغير قانون".
أمّا الركن الشرعي لجريمة السياقة في حالة سكر يستمدّ أساسه من من قانون تنظيم حركة المرور, وأيضا من قانون العقوبات).

2 ــ <u>الركن المادي:</u> يقصد به العناصر الواقعية التي يتطلبها النص الجنائي لقيام الجريمة.
والعناصر المادية التي يسلطها الركن المادي لجريمة السياقة في حالة سكر تتمثل أولا في السلوك الإيجابي (فعل السياقة) , ثانيا، أن تنصب السياقة على مركبة و أخيرا، أن يكون سائق المركبة وقت السياقة في حالة سكر.

2 ــ 1 <u>السلوك الإيجابي (فعل السياقة):</u> السياقة هي توجيه المركبة والتحكم في سيرها والسيطرة عليها, وتختلف بحسب طبيعة المركبات سواء كانت آلية, أو غير آلية. ولكي تتحقق السياقة يجب أن يكون هذين النوعين في حالة سير. لأنّه في هذه الحالة تشكل القيادة خطرا عاما. أمّا إذا كانت المركبة متوقفة , فإنّ سلوك السياقة لا يتوفر و كذلك إذا أفرط قائد المركبة في الأكل وشرب الخمر ثم اعتقد أنّه من الحكمة والحذر, التوقف قليلا للنوم حتى يستعيد توازنه. فإنّ سلوك السياقة لا يتحقق في هذه الحالة, ولا يعدّ القائد مرتكبا لجريمة السياقة في حالة سكر. ثم إن فعل السياقة في حدّ ذاته يجعل السائق مسؤولا جزائيا عن المخالفات التي ترتكب أثناء القيادة.

2 ــ 2 أن تنصب السياقة على المركبة: عرف المشرع الجزائري المركبة في أول الأمر بأنّها "كل مركبة برية ذات محرّك وكذلك مقطوراتها, أو نصف مقطوراتها"، و حددها تحديدا دقيقاً.

يمكن القول بأنّها نوعان : آلية, وغير آلية.

وأوجب كذلك على سائقي المركبات بكافة أنواعها الالتزام بقواعد المرور, و أن يكون لكل مركبة سائق). لكن السياقة في حالة السكر, فالمشرع يعاقب عليها مهما كان نوع المركبة المستعملة للمخاطر الناجمة عنها.

2 ــ 3 أن يكون سائق المركبة وقت السياقة في حالة السكر: لا تقوم هذه الجريمة إلاّ إذا كان قائد السيارة الآلية, أو غير الآلية وقت القيادة في حالة سكر أو تخدير, فيعتبر السائق في حالة سكر إذا كان يسوق وهو تحت تأثير مشروب كحولي.

3 ــ الركن المعنوي: هو القصد الجنائي, أو الخطأ غير العمدي, يصدر عن شخص مسؤولا جنائيا , أي متمتع بالتمييز والإدراك وحرية الإرادة. وهنا تتجه إرادة الجاني إلى إحداث جريمة وتحقيق نتيجة. وتعتبر جريمة السياقة في حالة سكر من الجرائم المادية التي تقع بدون توافر القصد الجنائي, فمسؤولية الفاعل تقوم تلقائيا. وهناك التعدد بين الجريمة في سكر وجرائم المرور الأخرى, فمثلا تختلف الجريمة الأولى عن جريمة القتل الخطأ, أو الجرح الخطأ.

ب – العنصر الثاني: إثبات الجريمة:

تتم إجراءات عديدة لإثبات الجريمة وتعاين هذه المخالفة من طرف ضباط وأعوان الشرطة القضائية, كذلك وفقا لقانون المرور تعاين المخالفات من قبل ضابط الشرطة, وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني, محافظي الشرطة القضائية . ويمكن للمهندسين ورؤساء المقاطعة, كذا الأعوان التقنيين، معاينة المخالفات عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي.

- **التوقيف :** هو إجبار السائق بصفة قانونية ووقائية على ترك المركبة في عين المكان.

ويكون التوقيف في الحالات التالية:

ــ عندما يعتبر السائق في حالة سكر, عند الإجراءات الأولية للكشف, بتقديم أنبوب لزفر الهواء من طرف ضابط فإذا تبيّن أنّ الشخص في حالة سكر, ففي هذه الحالة يقوم الضابط بالإجراء الموالي:

أ. **<u>التسخيرة:</u>** يتضح أن المشرع أعطى لضباط الشرطة القضائية أن يستعينوا بأشخاص مؤهلين كالخبراء. فيقومون بإجراء عمليات الفحص الطبي و الإستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات الدليل القاطع.

ب. **<u>تحرير محضر المخالفة:</u>** بعد ظهور نتيجة التحليل والتأكد من وجود نسبة الكحول في الدم ، يقوم الضابط وأعوانه بتحرير محضر للمخالفة مرفوق بنتيجة التحليل ثم ترسل بعد ذلك إلى السيد وكيل الجمهورية.

ج. **<u>المتابعة:</u>** تباشر النيابة العامة الإجراءات الجزائية الدعوى العمومية باسم المجتمع وتطالب بتطبيق القانون, وطبقا لإجراءات التلبس المنصوص عليها, وضع المخالف رهن السجن الاحتياطي وإحالته على أقرب جلسة للمحاكمة.

د. **<u>العنصر الثالث: العقوبة:</u>**

عاقب المشرع الجزائري على هذه الجريمة بعقوبات أصلية و تكميلية هي:

1 ــ <u>العقوبات الأصلية</u>: المشرع عاقب على هذه الجريمة بعقوبة الحبس مدّة لا تقل على شهرين, ولا تزيد عن ثلاث سنوات.

*** <u>الظروف المشدّدة للعقوبة الأصلية:</u>** شدد المشرع العقوبة الأصلية في حالة ما ارتكب الشخص في ظروف الزمان والمكان جريمة القتل الخطأ, أو الجرح الخطأ.

2 ــ <u>العقوبة التكميلية:</u> يتضح أن المشرع أعتبر العقوبة التكميلية للعقوبة الأصلية لجريمة السياقة في حال سكر, وهي إلغاء أو إيقاف رخصة السياقة.

*** <u>الظروف المشددة للعقوبة التكميلية:</u>** نص القانون على مضاعفة مدة العقوبة التكميلية ومدة الإيقاف.

يمكن القول أن جريمة السياقة في حالة سكر لها خطورة كبيرة على السائق الذي يكون أشبه بالمجنون و على الآخرين، ورغم أن المشرع عالج هذه القضية بنوع من التفصيل، و كل ما ورد سالفا عبارة عن نصوص قانونية لا يمكن الاختلاف في أمرها.

ولقد أكد المشرع على ازدياد خطورة ظاهرة حوادث المرور واصفا إياها بالمأساة الاجتماعية لأنها تخلف سنويا آلاف القتلى وانّ الأسباب الرئيسية لحوادث الطرق ناجمة أساسا على عدم احترام قانون المرور , سواء من السواق أو الراجلين, وهذا ما يستدعي ضرورة تظافر جهود الكل وإدماج الحركة الجمعوية في توعية وتحسيس المواطنين بخطورة الوضعية. وقد نظم بالموازاة مع هذه الدراسة، يوم دراسي تضمن جدول أعماله مشاركة مساعد المدير العام للمؤسسة الوطنية للتلفزيون بمحاضرة

حول "' دور التلفزيون في التأثير على مستعملي الطرق"، حيث نوه بالتأثيرات الفعلية للتلفزيون في تصورات وتصرفات المشاهدين, لاسيما إذا كانت البرامج التي يبثها مستهدفة ومعدّة حسب المقاييس, وذكر بالمناسبة حصة طريق السلامة التي كانت تبث أسبوعيا, إذا تعرضت لقضايا متعلقة بالمرور مع التركيز على جلب انتباه كل الهيئات والمؤسسات المعنية بالشأن , خاصة المسؤولية عن حالة الطرق كوزارة الأشغال العمومية و البلديات.

و أكد كذلك على مساهمة التلفزيون في تبليغ الرسالة الوقائية, عبر تغطية النشاطات المختلفة كاليوم الوطني للمعوقين, اليوم الوطني والعربي للشرطة, التظاهرات التي تنظمها وزارة الداخلية, وزارة النقل والجمعيات، و تكفله بعمليات التوعية و التحسيس من الحوادث عن طريق الومضات الإشهارية, التي تنجز من قبل وزارة النقل.

ويؤكدون المختصون في علم الاجتماع, والاتصال وعلم النفس, على الدور المتميّز الذي تقوم به البرامج التلفزيونية في توجيه وتوعية الجماهير, خاصة إذا كانت هذه الأخيرة مدروسة بدقة ومبرمجة وفق المقاييس العصرية.

وعلى ضوء كل المعطيات المذكورة حول دور التلفزيون في نشر الوعي المروري, تتضح المكانة الراقية التي يحتلّها الإعلام بصفة عامة , بما فيه السمعي والبصري والمكتوب, في المجتمع. إنّ دور الإعلام في التوعية مرهون بمعطيات علمية قائمة على علاقة المواطن الجزائري بقانون المرور، و هذه المعلومات منعدمة إلى حدّ الساعة، ولا يمكن أن تتوفر إلاّ بعد بحوث علمية, في إطار البحث العلمي من اجل تنظيم وتسيير دور الإعلام. لأنّ الباحث يحرص على التمييز بين الرأي الشخصي والعلمي, ولأن تكون المعلومات تعبر عن نتائج قائمة على معايير دقيقة تختلف عن معايير الأدوار المهنية الأخرى, فهي مرهونة بشروط أربعة:

ــ **<u>الشرط 1</u>:** حتى يحلل باحث قضية ما يجب أن يكون غير قابل الوضعية التي تبدو عليها.

ــ **<u>الشرط 2</u> :** ينبغي أن يتساءل حول هذه الوضعية.

ــ **<u>الشرط 3</u> :** يجب عليه أن يقدم نقد حولها.

ـــ **الشرط 4:** إعادة النظر في تركيب حالة الظاهرة التي جلبت انتباهه. ولما نعود إلى مجتمعنا نجد هذه الشروط ممنوعة في جميع الأوساط الاجتماعية وهذا ما يجعل السؤال مطروح: هل أخصائيو الإعلام مستعدّون لبث معلومات, تبين أن خطورة حركة المرور تابعة لسلوكيات مخالفة القانون, وان هذه الأخيرة مجسدة من طرف جميع شرائح المجتمع أي الرجل والمرأة , الكبير والصغير, المثقف والأمي, المسئول والمواطن البسيط؟

➢ **الدراسة الثالثة :**

- DEKKAR, N. BEZZAOUCHA.A, « les accidents de la circulation en Algérie », SNED, Alger, 1983.

تعتبر هذه الدراسة من ضمن الدراسات السابقة التي تناولت موضوع حوادث المرور في الجزائر التي امتدت من 1970/01/01 إلى 1979/12/31.

تمثلت أهداف هذه الدراسة في ثلاثة نقاط هي:

ـــ تحسيس السكان و السلطات العمومية بخطورة الوضع.

ـــ تحديد الأوضاع التي أدت إليها الظاهرة للفت الانتباه.

ـــ السهر على تطبيق سياسة وقائية فعالة للتخفيف من عدد ضحايا الطرق.

تندرج نتائجها فيما يلي:

1. بالنسبة لتوزيع معدل الوفيات و الإصابات خلال الفترة 1979/1970، فقد انتقل معدل الإصابات من 126.8 لكل 100.000 ساكن لسنة 1970إلى 164.9 لكل 100.000 ساكن لسنة 1970. في حين، نجد معدل الوفيات انتقل من 10 وفيات لكل 100 ألف ساكن إلى 17 قتيل لكل 100 ألف ساكن لسنتي 1970 و 1979.

2. أما عن توزيع عدد الضحايا حسب القطاع فقد لوحظ أن المناطق الريفية هي أكثر ضررا, حيث سجلت 26% جريح و78 % قتيل. كما تبين أن فئة الرجال هي أكثر عرضة لحوادث الطرق من النساء.

لوحظ خلال الفترة 1979/1970 أنّ الراجلين, راكبي الدراجات سواء العادية أو النارية معرّضين للخطر بصفة أكثر من سائقي السيارات. أيضا، قد سجل أن الفئة المهدّدة لخطر الحوادث هي فئة الأطفال التي تتراوح أعمارها ما بين 0-14 سنة, حيث سجلت 41.6 % جريح , و 30.3 % قتيل,

وباقي الحوادث موزعة على الفئة التي تتراوح أعمارها أكثر من 15 سنة, لهذا يبقى الطفل الجزائري معرض 50 مرة من غيره.

3. تعتبر أيام العطل والأعياد بمثابة أيام قاتلة عن باقي الأيام الأخرى. كذا تبين أن فصل الصيف (أوت , جويلية, سبتمبر)، يعرف عدد مرتفع من ضحايا حوادث الطرق.

4. أما عن مقارنة وفيات حوادث المرور بالوفيات العامة, فقد عرفت إرتفاع من 0.6 % سنة 1970 إلى 1.2 % سنة 1979. تبين كذلك أن، ساعات الدخول والخروج من العمل أو المدرسة هي ساعات خطيرة , خاصة ما بين 16 و 20 سا.

5. أتضح أن العامل الإنساني هو المسئول الرئيسي لوقوع حوادث المرور في الجزائر, بنسبة تفوق 55.6 %، ثم تأتي السيارة والطريق بما يعادل 9.8 %.

وفي الأخير، يشير الباحث إلى ضرورة نشر الوعي المروري, باعتبار الوقاية تبقى حالة مستعجلة في الجزائر.فمهما كان الحال، فلا بد من محاربة هذه الظاهرة التي باتت تحصد الآلاف من الأرواح البريئة سنويا، وهذا ما يتطلب برنامج شامل ودائم, مبني على الموضوعية, تحت وصاية مؤهلين ومختصين في الميدان.

➢ **<u>الدراسة الرابعة:</u>**

- منصور التركي. "تطوير نظام للمراقبة الذاتية في إدارات المرور: تطبيق التنظيم الإداري لتقييم الأداء الميداني لرجال المرور" دراسة مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية المملكة العربية السعودية 1994.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد أفضل وسائل التقويم للعمل الميداني لرجال المرور قام الباحث بزيارات عمل لعدد من الإدارات الفرعية للمرور بهدف التعرف على النظام الحالي لتقويم الأعمال الميدانية.

ثم تم إجراء تحليل للعمل و تحديد المهام المطلوبة من رجال المرور ميدانيا، و على أساس ذلك تم وضع نظام نموذجي للتقويم و تصميم نماذج لتلبية احتياجات هذا النظام، و وضع برنامج للحاسب الآلي يسمح بالتعامل مع هذه النماذج و استخراج تقارير عن الأداء الميداني لكل رجل مرور و بالتالي للإدارات التي يتبع لها هذا الرجل.

المستفيد المباشر من هذه الدراسة هي الإدارة العامة للمرور، و فروعها المختلفة تعتبر الدراسة كنموذج لتطوير الخدمة في أحد القطاعات باستخدام دراسات تحليل العمل و يستفاد منه في الخدمة المدنية و الشركات و المصانع و الجهات العسكرية الأخرى، كما أن مساهمتها في وضع برنامج

للحاسب الآلي يلاءم هذا النظام المقترح و يعتبر خطوة هامة يجب إتباعها دائما في بحوث التطوير و تحسين الأداء.

- **الدراسة الخامسة:**

- د.جوكمن أرجن. " مشاكل السلامة على الطرق في المملكة العربية السعودية".

دراسة مدينة المملكة العربية السعودية الملك عبد العزيز للعلوم التقنية – المملكة العربية السعودية 1983.

حددت الدراسة تسعة أهداف فرعية لتحقيق هدفها العام، المتمثل في حصر مشاكل السلامة على الطرق، لكل هدف منها دراسة مستقلة:

.أولا: دور العوامل الإنسانية في السلامة على الطرق الطويلة:

اعتمدت هذه الدراسة على سجلات الحوادث و على مقابلات مع مستخدمي الطرق يعد إجراء التحليلات الاحصائية توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها أن العوامل الإنسانية في ظل ظروف هندسية معينة للطريق تكون أساسية و رئيسية كسبب للحوادث و لكن إذا تحسنت حالة الطرق يمكن تقليل دور العوامل الإنسانية في الحوادث.

.ثانيا: دور السيارة في السلامة على الطرق:

تهدف الدراسة إلى جمع معلومات عن تأثير الصيانة الدورية للسيارة على السلامة، و حيث لم تكن هناك معلومات يمكن الرجوع إليها ، فقد لجأ الباحث إلى أسلوب المقابلات مع مستخدمي الطريق، و كان عن أنواع الفحص الفني التي يجريها السائقون لسيارتهم قبل رحلاتهم، و توصلت الدراسة إلى عدد من الاستنتاجات بخصوص ضرورة توجيه برامج إعلامية و إرشادية للمواطنين حول أنواع الصيانة الفنية المطلوبة قبل الرحلات الطويلة.

.ثالثا: الخدمات الطبية الطارئة على الطرق السريعة،

الهدف من هذه الدراسة هي دراسة و تحليل نظام الخدمات الطبية الطارئة على الطرق الطويلة و تقديم توصيات بهدف تحسين هذا النظام، و قد مرت الدراسة بعدة مراحل هي جمع بيانات عن كفاءة المستشفيات في تقديم الخدمات الطبية الطارئة و جمع بيانات عن سيارات الإسعاف، دراسة الوقت بين تلقي البلاغ و الوصول إلى مكان الحادث للتوصل إلى توصيات بخصوص نظام الخدمات و الإسعافية الطارئة.

.رابعا: تأثير أعمال الصيانة على السلامة على الطرق الطويلة:

هدفت الدراسة إلى مسح أعمال الصيانة و الإنشاءات على الطرق و فيما حول هذه الطرق و أشكال علامات التحذير و مسافاتها عن مناطق العمل، و توصلت الدراسة من هذا المسح إلى عدم وجود نظام

لإشارات التحذير و علامات التحويل، و إذا وجد مثل هذا النظام فهو غير متكامل، و انتهت الدراسة إلى تصميم نظام متكامل لإشارات التحذير و التحولات بهدف تقليل الإعاقات على طريق السيارات و تحسين أوضاع السلامة على الطريق، كما تضمنت الدراسة صورا واقعية للممارسات الخاطئة لأعمال الصيانة و إشارات التحذير.

.خامسا: تحديد التقاطعات الخطرة و تنظيمها:

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد أخطر التقاطعات و ذلك من خلال الملاحظات الميدانية و سؤال رجال الشرطة و المرور و استعراض البيانات المتوفرة عن الحوادث و توصلت الدراسة إلى أن التقاطعات لا تتوافر فيها الخصائص الهندسية المناسبة، كما ينقصها الإشارات المرورية و العلامات الإرشادية، و توصلت إلى ضرورة إنشاء إدارة لتحليل معلومات الحوادث الخطرة لسرعة اكتشاف الأخطار و اتخاذ الإجراء المناسب.

.سادسا: التحقيق في الحوادث:

استعرضت الدراسة وسائل التحقيق في الحوادث المتبعة في إدارة المرور و مقارنتها بالوسائل المتبعة في التحقيق عالميا، و قد توصلت الملاحظات الميدانية لعملية التحقيق في الحوادث إلى عدد من المشكلات التي تواجه عملية التحقيق و توصلت أخيرا إلى عدد من التوصيات بخصوص تحسين طريقة التحقيق و تسجيل معلومات الحوادث.

.سابعا: تأثير التصميم الهندسي للطريق على سلامة المرور:

هدفت الدراسة إلى الاستعراض الميداني للمواصفات الهندسية لبعض الطرق و التقاطعات و توصلت إلى عدد من النتائج أهمها قصور النواحي الهندسية عن الوفاء بمتطلبات السلامة، و صعوبة الرؤية المتبادلة بين السيارات العابرة للتقاطع.

.ثامنا: إصدار رخص القيادة:

قامت الدراسة باستعراض المتطلبات الواجب توافرها لإصدار رخص القيادة و اقتضى ذلك زيارات لمدارس قيادة السيارات و توزيع استبيانات لقياس مدى معرفة الناجحين في هذه المدارس للمعلومات الضرورية اللازمة للقيادة الآمنة، و توصلت الدراسة إلى بعض التوصيات الهادفة إلى تحسين برامج تعليم القيادة.

.تاسعا: إجراءات السلامة في نقل التلاميذ:

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل عمليات نقل التلاميذ من حيث وسائل النقل المستخدمة و المشاكل المرتبطة بهذا النقل، أجريت الدراسة على ست مدارس ابتدائية و متوسطة و استخدمت أسلوب المقابلة

مع مدراء هذه المدارس و توصلت إلى عدد من التوصيات المؤدية إلى تحسين طرق نقل الطلاب بما يحقق السلامة.

تصلح هذه الدراسة بأنحائها كمشروع استطلاعي لدراسة السلامة المرورية من أبعاد متعددة و هامة، و تعتبر نتائجها و توصياتها أساسا ممتازا لدراسة واسعة و تميزت أبحاث الدراسة باهتمامها بجمع الصور الواقعية للحوادث.

➢ **<u>الدراسة السادسة:</u>**

- د. جومكان أرجون."تطوير نظام مسح الطرق بواسطة التسجيل التصويري ".

دراسة – مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية – المملكة العربية السعودية -1985.

تهدف الدراسة إلى تجربة طريقة التسجيل التصويري باعتبارها أداة للاحتفاظ بسجلات عن الطرق داخل و خارج المدن، و ذلك بالحصول على صور متتابعة و منتظمة للشارع و ما يحيط به على امتداد الطريق، و كذلك إلى إعداد برنامج للحاسب الآلي يلاءم ما يتم جمعه من معلومات و ذلك بهدف استخلاص المعلومات المهمة للطرق.

إن طريقة التسجيل التصويري و ما يرتبط بها من إمكانية البرمجة على الحاسب تفيد في برمجة عمليات صيانة الطرق و إصلاحها.

لتحقيق هذه الأهداف يتركب جهاز التصوير على عربة استعدادا للتصوير و الذي غطى مسافة 70 كم من الطرق في منطقة تجريبية و قد استخدمت طريقة تحليل النظم لتحليل البيانات و تم تطوير برنامج حاسب آلي لمعالجة البيانات التي تم جمعها من التسجيل التصويري كما تم تحديد مواصفات البيانات المناسبة لهذا البرنامج و التي يجب الحصول عليها من هذه التقنية، و قد أثبتت تقنية التسجيل التصويري جدواها كأداة فعالة لمسح الطرق.

➢ **<u>الدراسة السابعة</u> :**

- أ يونس علي صليل. "مشروع سلامة المشاة". دراسة مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية المملكة العربية السعودية – 1986.

أوضحت إحصاءات الإدارة العامة للمرور أن حوادث المشاة التي وقعت عامي 1406هـ و 1407هـ قد بلغت 5000 حادثة.

و لكن لم تبين الإحصاءات المذكورة تصنيفا لهذه الحوادث من حيث توزيع المصابين حسب العمر، المنطقة, المهنة، و العوامل الخاصة بسبب الحادث مثل: سلوك المشاة، سلوك قائد السيارة، تصميم مسارات المشاة، مكان الحادث.

و تهدف هذه الدراسة إلى تحديد هذه العوامل من خلال إعادة تحليل البيانات المتوفرة لدى إدارة المرور و تحديد الأسباب المرتبطة بارتفاع حوادث المشاة، و إلى تحليل الاتجاهات النفسية المتبادلة بين المشاة و قائدي السيارات و ذلك من خلال جمع بيانات ميدانية حول هذا الموضوع، و خلصت الدراسة إلى اقتراح نموذج التصميم الأمثل لمسارات المشاة و علاماتهم الإشارية على الطرق كذلك اقتراح خطة توعية للمشاة و سلوكياتهم الواجبة عند استخدام الطرق.

هذه الدراسة الأولى من نوعها التي تجري حول سلامة المشاة، حيث حددت دور المشاة و تأثيرهم على حركة المرور، و السلبيات التي تصدر عنهم و الواجب تعديلها أو تغييرها بهدف تحقيق السلامة المرورية و تخفيض معدلات الإصابة.

و يستفاد من هذه الدراسة:

1. لعمل برامج توعية للمشاة.
2. لعمل طريقة لتنظيم سلوكيات المشاة و حمايتهم.
3. لتعديل معابر المشاة بما يحقق الحد الأقصى للسلامة.

➢ ***الدراسة الثامنة:***

- د. خالد عبد الرحمن السيف. " برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية".

دراسة – مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية- المملكة العربية السعودية – 1983.

يلعب التعليم دورا هاما في سلوك الإنسان، فالمعارف و المهارات و القيم التي يتعلمها الإنسان تشكل الجزء الأساسي من سلوكه، فقيادة السيارة إنما هو سلوك يحدده تعلم الإنسان لمعارف و قيم معينة، أي أن عدم معرفة قائد السيارة بمعارف و مهارات و قيم معينة قد يؤثر على سلوكه في القيادة و لذا فقد هدفت هذه الدراسة إلى :

1. إجراء دراسة مسحية بمشاكل حوادث السيارات.
2. تحديد المعارف و المهارات و القيم في صيغة مقررات دراسية.
3. وضع تلك المعارف و القيم في صيغة مقررات دراسية.

و قد قام الباحث بإعداد برنامج يشمل على مقررين دراسيين تم إعداد محتوياتهما الدراسية، إحداهما يتناول نظام المرور، و الثاني يتناول مبدأ السلامة المرورية، يقدم هذين المقررين كجزء من برنامج تربوي يعد الطالب لأن يكون مدرسا لسلامة المرور في المدارس المتوسطة و الثانوية.

➢ **الدراسة التاسعة:**

- د. خالد عبد الغني. " تسجيل الحوادث على الطرق الطويلة ". دراسة مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية – المملكة العربية السعودية 1985.

لاحظ الباحث أن إحصائيات الحوادث المرورية ينقصها الكثير من المعلومات الهامة و المطلوبة في اتخاذ القرارات الهندسية بتعديل تقاطع معين أو إصلاح منحنى معين بناءا على الحوادث التي يتسبب فيها تصميمه الحالي.

و تعزى الدراسة أسباب نقص المعلومات المتوفرة لدى المرور إلى طريقة تسجيل بيانات الحوادث أثناء التحقيق فيها، و تهدف إلى البحث في أسباب قصور عملية التحقيق في الحوادث و تسجيلها عند التطرق إلى المعلومات الضرورية عن مواقع السيارات الدقيقة أثناء الحادث و عن وجهة كل منها بالتحديد أثناء الحادث، كذلك حول القصور الواضح في تسجيل الحوادث البسيطة التي لا ينتج عنها إصابات أو وفيات، كذلك عدم تطرق التقارير و الإحصاءات إلى الخسائر التي تصيب الممتلكات العامة أو إلى عدد الوفيات الناجمة عن الحادث.

مرت الدراسة بعدة مراحل كان أولها تحليل عينات من تقارير الحوادث مع مصاحبة سيارات التحقيق في الحوادث أثناء عملها و توصلت إليه الدراسات السابقة، أعقب ذلك توزيع استبيان لرجال المرور و أتضح منه أن رجال التحقيق في إدارة المرور يتفقون على عدم تسجيل الحوادث البسيطة، كذلك يتفقون على عدم الاهتمام بالتحديد الدقيق لمواقع السيارات و اتجاهاتها أثناء الحادث و ذلك لاعتبارات أهمها ضيق الوقت و اضطرارهم لتلبية قرابة أربعة نداءات للحوادث في كل ساعة.

توصلت الدراسة في هذه المرحلة إلى ضرورة إعداد نظام جديد لتسجيل الحوادث، و لكي تصل الدراسة إلى هذا النظام استعرضت عناصره المختلفة، و قد توصلت الدراسة إلى حلول بعيدة و قصيرة المدى لهذا الموضوع، كما اقترحت الطرق الإجرائية لتنفيذ مقترحاتها مثل طريقة تدريب رجال التحقيق على استخدام النموذج الجديد، و الإجراءات النظامية المقترحة كي يوضع موضع التنفيذ.

- **<u>الدراسة العاشرة:</u>**

- د. عبد الله النافع آل شارع. " إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام" . دراسة , مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية ، المملكة العربية السعودية ، 1986.

تهدف هذه الدراسة إلى استعراض إمكانية دمج تعليم سلامة المرور ضمن المناهج المقدمة لطلاب المرحلة المتوسطة بالتعليم العام كالعلوم و الجغرافية و اللغة العربية و الدينية، أو تخصيص مقرر مستقل لتعليم الطلاب كما تهدف إلى تحديد شكل و مضمون هذه المواد التعليمية المرورية، إجراءات تدريسها و مقاييس تقويمها، و الوسائل التعليمية المساعدة، و تعتبر دراسة لإعداد منهج دراسي جديد، اتبعت في الخطوات النموذجية لإعداد المناهج الدراسية و عل الأخص تجريب وحدات المنهج على

عينة طلابية محددة و قياس أثر هذا المقرر على تعديل سلوكهم بما يتفق مع الأهداف الموضوعة من أجلها.

كما أن مضمون هذا المنهج هو تعديل السلوك المروري و نشر الثقافة المرورية بين الطلاب، و لهذا فوائد كثيرة أيضا.

و يمكن تحديد نواحي الاستفادة من هذه الدراسة على النحو التالي:

1. استفادة لواضعي المناهج: يمكن أن تستفيد الجهات المسؤولية عن وضع المناهج من هذه الدراسة في تعديل طريقتها في وضع مناهجها أو تعديلها عل ضوء الخطوات التي اتبعتها هذه الدراسة.
2. استفادة إرشادية: يتمكن الطلاب الذين يدرسون هذا البرنامج الإرشادي مما يلي:

أ- اكتساب الحقائق و المعلومات الخاصة بسلامة استخدام الشوارع و السيارات.

ب- اكتساب المهارات العلمية اللازمة لضمان سلامة استخدامهم للشوارع و السيارات.

ت- اكتساب اتجاهات و قيم إيجابية تخص سلامة استخدام الشوارع و السيارات.

ث- تعديل السلوك في نواحي السلامة المرورية.

ج- مساعدة الغير على تعديل سلوكهم في نواحي السلامة المرورية.

ح- تقليل الحوادث و الإصابات.

➢ **<u>الدراسة الحادية عشر:</u>**

- **د.**عبد الجليل سيف. "أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور". دراسة , مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية, المملكة لعربية السعودية, 1986.

تهدف هذه الدراسة إلى دراسة العوامل النفسية و الاجتماعية الكامنة خلف هذه الظاهرة، و ذلك بغرض اتخاذ التدابير الكفيلة بتقليل نسبة ضحايا الحوادث، و تقوم خطة جمع البيانات على الرجوع للإحصاءات الرسمية، بالإضافة إلى إجراء مقابلات مع السائقين و رجال المرور و الأطباء و سكان المناطق القريبة من الحوادث.

و من أهم النتائج تحديد الأماكن التي تحدث فيها أعلى نسب الإصابات و تحديد أسباب نسب الإصابات.

ظهرت المشكلة من واقع متابعة الإحصاءات و اكتشاف هذه النتيجة الخطيرة و هي ارتفاع إصابة الأفراد بالنسبة إلى أعداد السيارات الداخلة في الحادث.

كما أن الدراسة تقوم على أسس نظرية منهجية واضحة الأمر الذي يساعد في أن نستفيد منها على النحو التالي:

1- **استفادة نظرية**: ضمن فرضيات هذا البحث يتوقع أن يكون بين أسباب الحوادث الميل لارتكاب الحوادث فإذا تأكدنا من هذه الحقيقة فقد نستفيد منها في تنبيه المواطنين و السائقين إلى كيفية اكتشاف هذا الميل و كيفية التغلب عليه.

2-**استفادة تطبيقية**: حيث تحدد هذه الدراسة الأدوار التي يمكن أن تسهم بها كل من مصالح الأمن و البلديات، و أجهزة الإعلام و النقل العام و وزارة الصحة و كذلك الجمهور في الحد من ارتفاع نسبة الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية.

➢ **الدراسة الثانية عشر:**

- د. خالذ بن عبد الرحمن اليوسف." تقويم برامج التوعية المرورية " "دراسة. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية – المملكة العربية السعودية – 1986".

هذه دراسة ميدانية للتعرف على اتجاهات الجمهور بفئاته المختلفة من حيث التعليم (مراحله المختلفة) و المكانة الاقتصادية و الاجتماعية و مدى استجابته للوسائل الإعلامية أن بثت من خلال وسائل الاتصال المختلفة (إذاعة، تلفزة، صحافة ، نشرات، ملصقات). و لذا فإن الهدف هو إجراء دراسة مسحية ميدانية على وسائل الإعلام المرئية و المسموعة و المقروءة لمعرفة ما يقدم خلالها من رسائل و برامج للتوعية المرورية هذه الدراسة تهدف إلى الإجابة على تساؤلات عديدة من برامج التوعية المرورية و الموجهة عبر القنوات المختلفة و إعداد التوصيات.

لتحقيق هذه الأهداف أجريت دراسات مسحية و ميدانية بالاتصال بالجهات الرسمية ذات الصلة ببرامج التوعية للتعرف على أهداف و مواد التوعية، كما تم حصر و تصنيف البرامج و الفقرات الخاصة بالتوعية، و تم قياس فعالية وسائل التوعية المختلفة و تأثيرها على الجمهور.

و أوضحت النتائج أن التلفاز هو أكثر الوسائل تأثيرا على الجمهور و أن التأثير بالرسائل الإعلامية محكوم بالعوامل الديموغرافية كالسن و التعليم و الحالة الاقتصادية و الاجتماعية و أن التوعية المرورية التي تمت خلال أسابيع المرور لم تؤثر على خفض المخالفات أو الحوادث أو الوفيات.

إن نتائج هذه الدراسة سوف تمد الجهات القائمة على أمر وسائل الإعلام المرئية و المسموعة و المقروءة بالمؤشرات اللازمة لتلافي أوجه النقص و تعزيز أوجه القوة في برامج التوعية المرورية عبر تلك الوسائل، و ما هو موجود منها موجه إلى المجتمع بصفة عامة، و لم تخصص منه برامج للتوعية المرورية توجه إلى الشرائح المختلفة للمجتمع و لعل السبب في هذا هو عدم وجود تعريف و تصنيف علمي لتلك الشرائح، و كذلك عدم وجود وصف للبرامج التي يمكن أن توجه لكل شريحة.

– **مجال الدراسة :**

حيث أن الإطار الجغرافي محدد بالطبع بالجزائر التي تعد مساحتها 2.381.741كلم²، و هي تحتل المرتبة العاشرة في العالم و شبكة الطرق الإجمالية سنة 2002، 2380000كلم "الريفية والحضرية" والموضوع واسع، و قد حاولت تحديده في المناطق الريفية و المناطق الحضرية، حيث تقوم قيادة الدرك الوطني بالسيطرة على 80% من شبكة الطرق الجزائرية و تحديده أيضا في المناطق الحضرية حيث 20% من هذه الشبكة تخص المناطق الحضرية التي تتكلف بها مصالح المديرية العامة للأمن الوطني و جاء اعتمادي على هذه المناطق خلال سنة 2004 و 2005 انطلاقا من رسوخ أهمية الموضوع وخطره على المستوى الوطني بالخسائر التي تتجسد منه، فإن الإعلام بأدواره المختلفة التي يلعبها اليوم في كل الميادين بنقل المعلومات والأخبار، يظل إعلاما له كيانا خاصا وأدوارا أخرى متميزة العاكسة لبنيته التربوية المفيدة التي تضل مطالبة من طرف المجتمع باحتواء إمكانياته الواسعة في التوجيه السليم وتوعية المواطن من المخاطر أو الآفات التي يواجهها، ومن هنا، يتبيّن الهدف الحيوي لتشكيل وتكريس وتوظيف الإعلام بالشكل المطلوب.

ومنه، فقد سجل حضوري حضوري مصالح الأمن ووزارة النقل والمركز الوطني للوقاية من حوادث المرور منذ بداية البحث الوقوف على سير النشاطات الإحصائية والإعلامية وإلى غاية تحليل الإحصائيات والتعامل مع وسائل الإعلام.

لكن هذا الإعلام بأهدافه و أدواره هل يخفف من حوادث المرور؟

كما هو معلوم، إن لكل بحث علمي مجال زمني و مكاني، و منه فإن الظواهر الاجتماعية و الديمغرافية بالأخص تدرس في مكان معيّن و خلال فترة زمنية محددة، و على هذا الاعتبار، فإن هذه الدراسة تنحصر في ما يلي:

أ. فيما يخص المجال الزمني:

قد تم اختيار الفترة الممتدة ما بين 2004 و 2005 لدراسة الموضوع هذا بالنظر:

1. لوجود وثائق و دراسات حول هذا الموضوع في مصالح الأمن

2. و تحليل البيانات و الإحصائيات لسنة 2004 مقارنة بسنة 2005.

ب. فيما يخص المجال المكاني:

بعد الدراسات السابقة في مختلف التخصصات التي تناولت جزء معيّن من الوطن إرتئيت أن تكون هذه الدراسة شاملة لجميع القطر الوطني، و هذا بناءا على وصف و تحليل واقع حوادث المرور في الفترة المذكورة و ذلك للخروج بنتائج شاملة و موضوعية.

- **<u>منهج الدراسة:</u>**

إن أي باحث بصدد إنجاز بحث علمي، يجد نفسه مجبرا على اتباع منهج معيّن تفرضه عليه طبيعة دراسته.

لقد اعتمدت في هذا البحث على لغة الأرقام و الدلالة الإحصائية في إطار وصفي و استطلاعي لظاهرة حوادث المرور بالمقارنة بين المناطق الحضرية و المناطق الريفية الجزائرية، و لقد توصلت إلى اختيار هذا المنهج بعد القيام بالبحث الاستطلاعي الذي يتمثل أولا في العمل المكتبي و تم ذلك في مختلف المكتبات كمكتبة قسم علم الاجتماع و المكتبة الوطنية و المكتبة الجامعية.قصد التقرب من الموضوع و التعرف على العناصر الأساسية المكونة له الا أن لم تتوفر المراجع و الكتب حول هذا الموضوع في الجزائر لذلك كان التوجه إلى مختلف المؤسسات و المصالح الأمنية المعنية بهذه الظاهرة للحصول على مختلف الوثائق و المعلومات و المعطيات اللازمة.

لكن عندما تعلق الموضوع بحوادث المرور في المناطق الحضرية مقارنة بالمناطق الريفية، تركز البحث خصيصا على المديرية العامة للأمن الوطني و قيادة الدرك الوطني بدراسة كل المعطيات المقدمة من طرفهما و التي تخدم الموضوع تم الاعتماد فيما يخص جمع البيانات و المعطيات على إحصائيات الهيئتين على أساس أنهما معنيتين بظاهرة حوادث المرور في المناطق الريفية و الحضرية و التي تعد من مجالات اختصاصاتهما، الدرك الوطني يهتم بالمناطق الريفية و الشرطة بالمناطق الحضرية، بالإضافة إلى عدة مصادر أخرى تدعيمية (كوزارة النقل و وزارة الأشغال العمومية ، وزارة الصحة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق).

من هذا المنطلق، أقوم بتصنيف البيانات و المعطيات المتحصل عليها حسب الأهداف التي أسعى إلى تحقيقها من خلال هذا العمل و ذلك بتقديمها في جداول، و بالتالي كان هذا المنهج هو الطريقة المعتمد عليها و هذا راجع لطبيعة الموضوع المتمثل في دراسة وصفية استطلاعية لظاهرة حوادث المرور على مستوى مناطق الوطن بالمقارنة بينها من خلال وضعيتها أسبابها و نتائجها و طرق الوقاية منها.

وعليه، فإن الإحصائيات مستوحاة ومنتقاة من المعلومات المحصل عليها من وحدات و سريات أمن الطرقات لقيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني على مستوى التراب الوطني.

عند وقوع حادث مرور ينتقل رجال مصالح الأمن إلى عين المكان, و يوضع تحقيق حول أسباب وقوعه, وهذا بأخذ تصريحات من الشهود الموجودين, و تسجل كل هذه المعطيات في الوثيقة الخاصة بالحوادث والتي تتضمن معلومات وهي كالتالي:

1. زمان ومكان الحادث.
2. بنية الطريق والأسباب المؤدية للحوادث.

3. المركبة ومستعملي الطرق.
4. السائق.
5. المركبة.
6. راكبي المركبة.
7. الراجل.
8. التعليق.
9. أنواع الإصطدامات.

ثم ترسل هذه الوثيقة إلى قيادة مصالح الأمن, وزارة النقل وهذا من اجل تحليل المعطيات وجمعها بصفة نهائية على شكل جداول إحصائية.

- تتحصر هذه المعطيات في:

عدد الحوادث و الضحايا حسب:

1. المناطق.
2. الولايات.
3. أصناف الطرق.
4. أشهر السنة.
5. مستعملي الطرق.
6. أيام الأسبوع.
7. الشرائح الزمنية.
8. السن.
9. المهن.
10. رخصة السياقة.
11. أصناف المركبات.
12. أسباب وقوع الحوادث.

هذا ما مكنني من التحديد المبدئي للإشكالية.

من هذا المنطلق، قمت بتصنيف البيانات و المعطيات المتحصل عليها حسب الأهداف التي أسعى إلى تحقيقها من خلال هذا العمل، و ذلك بتقديمها في جداول حسب ما بينته المصالح الأمنية، و بالتالي كان هذا المنهج هو الطريقة المعتمد عليها و هذا راجع لطبيعة الموضوع المتمثل في دراسة وصفية

استطلاعية لظاهرة حوادث المرور على المستوى الوطني من خلال وضعيتها، أسبابها و نتائجها و طرق الوقاية منها.

و كما أن هذا البحث يتعلق بالدور الهام الذي يمكن أن يلعبه الإعلام في مجال التوعية و الوقاية من حوادث المرور، وقع الاختيار على منهج المسح الوصفي ا للإجابة على التساؤلات المطروحة.

و بما أن البحث العلمي يهدف أساسا إلى محاولة الوصول إلى نتائج محددة للتساؤلات المطروحة، فقد اخترت للبحث استخدام منهج المسح الوصفي باعتباره يسعى إلى وصف طبيعة الأوضاع الراهنة الناتجة عن تفاقم الظاهرة " ظاهرة حوادث المرور بالمناطق الريفية و الحضرية في الجزائر" و عليه، فإن المسح الاجتماعي هو أحد المناهج الرئيسية التي تستخدم في البحوث الوصفية، و هو يعرف بأنه الدراسة العلمية لظروف المجتمع و حاجاته بقصد تقديم برامج إنشاءات للإصلاح الاجتماعي.

يعد "منهج المسح" من أكثر وأهم المناهج العلمية المستخدمة في بحوث الإعلام و الاتصال وهو يهدف إلى تسجيل وتحليل وتفسير مختلف معطيات الظاهرة الإعلامية المدروسة.

المسح لا يتوقف هدفه عند حد جمع البيانات والوصف و الاستطلاع للظاهرة وإنما يتجاوزها بالوقوف على الظروف المحيطة بالموضوع وبالشرح والتفسير على خلفيات والأسباب الكامنة وراء الظاهرة المدروسة معتمدة على إحصائيات معمقة. والمسح يسعى للإجابة عن السؤال : لماذا وما هو الحل ؟ وهو الهدف الذي أسعى للوصول إليه والمتمثل في معرفة الخلفيات والأسباب المحيطة بالظاهرة و الجهود المبذولة للحد منها والاستراتيجيات المشتركة المشيرة إليها في البحث والتي يجب أن يلعب فيها الإعلام دورا كبيرا.

استعرضت بولين يونج في كتابها "المسح و البحوث الاجتماعية العلمية " عددا كبيرا من تعريفات المسح، ثم حاولت أن تصل إلى تعريف جامع للمسح الاجتماعي يحدد ماهيته و أهدافه. جاء هذا التعريف أن، المسح عبارة عن " دراسة للجوانب المرضية للأوضاع الاجتماعية القائمة في منطقة جغرافية محددة، و هذه الأوضاع لها دلالة اجتماعية و يمكن قياسها و مقارنتها بأوضاع أخرى يمكن قبولها كنموذج و ذلك بقصد تقديم برامج إنشائية للإصلاح الاجتماعي".

يعرّف هوتني المسح الاجتماعي بأنه "محاولة منظمة لتقرير و تحليل و تفسير الوضع الراهن لنظام اجتماعي أو جماعة أو بيئة معينة، و هو ينصب على الموقف الحاضر و ليس على اللحظة الحاضرة كما أنه يهدف إلى بيانات يمكن تصنيفها و تفسيرها و تعميمها و ذلك للاستفادة بها في المستقبل و خاصة في الأغراض العلمية".

على هذا، فإن تعريفات المسح الاجتماعي تتفق على أنه:

1. الدراسة العلمية للظواهر الموجودة في جماعة معيّنة و في مكان معيّن.

2. ينصب على الوقت الحاضر، حيث أنه يتناول أشياء موجودة بالفعل وقت إجراء المسح و ليست ماضية.

3. يتعلق بالجانب العلمي، إذ يحاول الكشف عن الأوضاع القائمة لمحاولة النهوض بها و وضع خطة أو برنامج للإصلاح الاجتماعي.

هذا و إن اصطلاح المسح مستعار من ميدان الدراسات الطبيعية فكما " تمسح " الأرض لتحديد مساحتها و معرفة خصائصها الجيولوجية و السطحية و الجوية، تمسح الظاهرة الاجتماعية لتحديد طبيعتها و معرفة خصائصها التي تتعلق بتركيبها و وظائفها من جهة، و سلوك الأفراد في تعاملهم بعضهم مع بعض من جهة أخرى.

- التقنيات المستعملة في البحث:

من الأدوات الأساسية التي تستخدم لجمع البيانات في منهج المسح الوصفي، الملاحظة، المقابلة، الاستبيان.

1.الملاحظة: يقصد بها مشاهدة الظاهرة عن كثب، أو المشاهدة الدقيقة لظاهرة من الظواهر أو لمجموعة منها بالاستعانة بالأدوات و الأجهزة، و هي تعتبر وسيلة هامة من وسائل جمع البيانات، و المعلومات عن الأشياء و المواقف المحيطة ، و للتعرف على ظواهر الحياة و مشاكلها.
و قد " كان لعلماء الأنثروبولوجية في العصر الحديث فضل كبير في لفت أنظار الباحثين الاجتماعيين في الفروع الأخرى إلى أهمية الملاحظة كوسيلة هامة من وسائل جمع البيانات و خاصة في دراسة الجماعات الصغيرة " (1).

---

1)- د .عبد الباسط محمد حسن، "أصول البحث الإجتماعي"، ط12؛ مكتبة وهبة: القاهرة، 1998، ص 308

تتنوع الملاحظة حسب طبيعة المنهج المستخدم في الدراسة.
تعتمد الدراسة في منهج المسح على نوعين من الملاحظة هما:

ــ الملاحظة بدون مشاركة.
ــ الملاحظة بالمشاركة.

النوع الأول: يقوم الباحث بالملاحظة دون أن يشترك في أي نشاط تقوم به الجماعة موضوع الملاحظة، و غالبا ما يستخدم هذا النوع في ملاحظة الأفراد أو الجماعات التي يتصل أعضاؤها ببعض اتصالا مباشرا.

النوع الثاني: يتضمن اشتراك الباحث في حياة الناس الذين يقوم بملاحظتهم و مساهمتهم في أوجه النشاط التي يقومون بها لفترة مؤقتة و هي فترة الملاحظة.

يعرف معجم العلوم الاجتماعية الملاحظة غير المباشرة كالتالي: هي " تجميع هادف للمعلومات في إطار البحث الميداني من خلال الإطلاع على الوثائق والمجلات المتاحة في ميدان البحث"(1).

للملاحظة أساليب متعددة يختلف بعضها عن البعض الآخر يمكن تصنيفها في فئتين عريضتين هما:
ــ الملاحظة البسيطة.
ــ الملاحظ المنظمة.

يقصد بالملاحظة البسيطة، ملاحظة الظواهر كما تحدث تلقائيا في ظروفها الطبيعية دون إخضاعها للضبط العلمي و بغير أدوات دقيقة للقياس للتأكد من دقة الملاحظة و موضوعيتها.

بينما تختلف الملاحظة المنظمة عن البسيطة اختلافا يباعد بينهما من حيث الضبط العلمي و التحديد الدقيق. تخضع الملاحظة المنظمة للضبط العلمي سواء أكان ذلك بالنسبة للقائم بالملاحظة أو لملاحظة أو بالنسبة للأفراد الملاحظين، أو بالنسبة للموقف الذي تجري فيه الملاحظة، كما أنها تنحصر في موضوعات محددة سلفا، وتقتصر على إجابة الأسئلة أو تحقيق الفروض التي وضعها الباحث.

المقابلة : " تستخدم أحيانا كلمة الإستبار بدلا من كلمة المقابلة، و يرجع ذلك إلى الأصل اللغوي للكلمة، فالاستبار من سبر أو أسبر، و إستبر الجرح أو البئر أو الماء بمعنى أمتحن غوره ليعرف مقداره، و إستبر الأمر بمعنى جربه و أختبره"(2).

يعرّف بنجهام المقابلة بأنها المحادثة الجادة المواجهة نحو هدف محدد، غير مجرد الرغبة في المحادثة لذاتها.

---

1)- فريد رياك معتوق، "**معجم العلوم الإجتماعية**"، الأكاديمية الدولية: بيروت، 1993، ص247.

2) - مي سميث و أحمد زكي، "ملاحظات على الإستبيان الشخصي و كيفية إجرائه"، في: مجلة علم النفس"، 1948، ص 381-385.

تعتبر المقابلة من الأدوات الأساسية في جمع البيانات في دراسة الأفراد و الجماعات الإنسانية و الظواهر المختلفة، و هي أكثر الوسائل شيوعا و فعالية في الحصول على المعلومات الضرورية.

<u>للمقابلة أنواع عديدة:</u>

أ. <u>مقابلة غير مقننة:</u> هي التي لا تحدد أسئلتها أو فئات الإجابات لهذه الأسئلة تحديدا سابقا. يتميز هذا النوع بالمرونة الكافية التي تسمح للقائم بالمقابلة بالتعمق في الحصول على المعلومات المتعلقة بالمبحوث و الموقف المحيط به، كما أنه يسمح للمبحوث بالتعبير عن شخصيته تعبيرا حرا تلقائيا و بقدر ما تحقق المقابلة أهدافها.

ب. <u>مقابلة مقننة:</u> هي التي تكون محددة تحديدا دقيقا، و على القائم بالمقابلة أن يوجه الأسئلة إلى جميع المبحوثين بنفس الأسلوب و بنفس الطريقة.

ج. هناك كذلك مقابلات من حيث الغرض: مقابلة شخصية، مقابلة علاجية.

د. <u>مقابلات من حيث عدد المبحوثين:</u> مقابلة فردية، مقابلة جماعية.

3.<u>الاستبيان:</u> الاستبيان أو الاستفتاء أو الاستقصاء، هذه الكلمات تشير إلى وسيلة واحدة لجمع البيانات قوامها الاعتماد على مجموعة من الأسئلة ترسل إما عن طريق البريد لمجموعة من الأفراد أو تنشر على صفحات الجرائد و المجلات أو على شاشة التلفزيون أو عن طريق الإذاعة ليجيب عليها الأفراد و يقوموا بإرسالها إلى الهيئة المشرفة على البحث، أو تسلم باليد للمبحوثين ليقوموا بملئها. يتولى الباحث جمعها منهم بعد أن يدونوا إجاباتهم عليها.

من مزايا الاستبيان يستفاد منه إذا كان أفراد البحث منتشرين في أماكن متفرقة و يصعب الاتصال بهم شخصيا، ففي هذه الحالة، يستطيع الباحث أن يرسل إليهم الاستبيان بطريق البريد، فيحصل منهم على البيانات المطلوبة بأقل جهد و في أقصر وقت ممكن.

و من عيوبه أنه لا يصلح إلا إذا كان المبحوثين متفقين أو على الأقل و ملمّين بالقراءة و الكتابة، كما أنه لا يصلح إذا كان عدد الأسئلة فيه كثيراً، لأن ذلك يؤدي إلى ملل المبحوثين و إهمالهم الإجابة على الأسئلة، كما أنه يعتمد على تقرير اللفظي للشخص نفسه، و قد يكون هذا التقرير صادقا أو غير صادق.

ـ <u>مجتمع البحث:</u>

يتشكل مجتمع البحث من سائقي المركبات البرية بجميع أصنافها باعتبار أولا أن حوادث المرور لا تقتصر على صنف معيّن من أصناف هذه المركبات و ثانيا أن كل الحوادث المرورية التي تقع في الطرق و إن تعددت أسبابها و نتائجها فهي تعود إلى السائقين بالدرجة الأولى، لأنهم و حدهم المسئولون عن التحكم في قيادة المركبة كما أن السائقين هم أكثر عرضة للخطر من غيرهم من

الركاب في حالة وقوع الحادث نظرا لجلوسهم خلف المقود الذي غالبا ما يكون السبب في إحداث الأذى لهم أكثر من غيرهم في حالة اصطدام المركبة بجسم آخر.

- **عيّنة الدراسة:**

إنه من الصعب جدا أن يقوم الباحث باستجواب جميع أفراد مجتمع البحث لأنه يستغرق وقتا كبيرا و مكلفا جدا، لهذا يلجأ الباحث إلى المعاينة و هي: " جملة أو مجموعة فرعية من مجتمع البحث ممثلة له في مجال الجوانب المدروسة ".

بما أن الدراسة حاولت الإلمام بمستويات متعددة مرتكزة على إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني بالمقارنة مع إحصائيات قيادة الدرك الوطني، و كذا دور الإعلام لتحليل الإشكاليات العامة للموضوع، فقد اعتمدت أولا على هذه الإحصائيات كعينة إجمالية مصممة بشكل قصدي منتظم لإبراز و إجلاء بعض المظاهر و المسببات في حوادث المرور على أن المعلومات المقدمة تم جمعها و طرحها بحسب تطور حوادث المرور بالمقارنة بين المناطق الحضرية و المناطق الريفية.

التحليل:

قمت بدراسة و صفية استطلاعية. بداية تحدثت عن نظرة عامة على ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وخصوصا فيما يخص العشر سنوات السابقة، ثم تطرقت إلى حصيلة حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية حسب إحصائيات الدرك الوطني وحصيلة المديرية العامة للامن الوطني في المناطق الحضرية لسنة 2004 مقارنة بسنة 2005. بعدها يتفرع التحليل بتوزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق، و الولايات التي تتمثل فيها أعلى نسبة من الحوادث، وحسب أصناف الطرق، ثم يتعمق التحليل حسب أيام الأسبوع، حسب أشهر السنة، حسب الشرائح الزمنية، ومستعملي الطرق، والسن والمهن، وأصناف المركبات، للوصول إلى أسباب وقوع حودث المرور لمعرفة لماذا هذه الحوادث.

ثم يتطرق الأمر إلى الإمكانيات والوسائل المستخدمة من الأطراف المعنية في نظام أمن الطرق وهل هناك إستراتيجية إعلامية معتمدة في الوقاية من حوادث المرور، وبالإضافة إلى مهام أجهزة الأمن ما هو دور الإعلام في التوعية و الوقائية وما هي الوسائل المستعملة وهل هي كافية للحد أو التخفيف من هذه الظاهرة و أخيرا الاستنتاجات و الاقتراحات.

- **صعوبات البحث:**

على غرار كل باحث، هناك مجموعة من الصعوبات التي تكون عائقا في الحصول على المعلومات المطلوبة و الضرورية لإعداد البحث، منها ما يكون ماديا، و منها ما يتعلق بالندرة، أو السرية أو صعوبة المنال... الخ.

فالعمل على إنجاز هذا البحث من طرف شخص واحد مع الالتزام بالحضور و القيام بالواجبات التي يتطلبها العمل اليومي لموظف في مؤسسة وطنية و في نفس الحالة ضيق الوقت للقيام بدراسة حساسة و خطيرة المتمثلة في حوادث المرور، بالإضافة إلى انعدام المراجع و البحوث العلمية السابقة التي تعالج الموضوع في الجزائر، إلا أن هذا لم يمنعني من الإصرار و بذل الجهد المادي و الفكري على إتمام هذا البحث و إنجازه بقدر المستطاع إلى أن أصبح عملا مجسدا.

القسم الأول
الإطار النظري

الفصل الأول
الإعلام المفهوم والوظائف

- **المبحث الأول: مفهوم الإعلام وأهميته.**
  - **أولا:** المصطلح.
  - **ثانيا:** الإعلام المتخصص.
  - **ثالثا:** الإعلام الأمني ووسائله.
- **المبحث الثاني: وظائف وخصائص الإعلام.**
  - **أولا:** وظائفه.
  - **ثانيا:** خصائصه.
- **المبحث الثالث: الإعلام أثناء الأزمات.**
  - **أولا:** تعريف الأزمة.
  - **ثانيا:** الإعلام و الاتصال أثناء الأزمات.
- **المبحث الرابع: وسائل الإعلام.**
  - **أولا:** المطبوعات (الإعلام المقروء- الصحافة).
  - **ثانيا:** الإذاعة (الإعلام المسموع).
  - **ثالثا:** التلفزيون (الإعلام المرئي أو السمعي البصري).
  - **رابعا:** السينما.
  - **خامسا:** الاتصال ألمواجهي (الشخصي المباشر).

الفصـــل الأول

الإعلام المفهوم و الوظائف

بلغ الإعلام في هذا العصر شأنا عظيما بفضل التقدم العلمي والتكنولوجي الذي شمل مجال الاتصال والمواصلات وقيام المحطات الفضائية والقنوات الإعلامية والأقمار الصناعية وتقدم علوم الكمبيوتر كما أن الإعلام قد ازدهر وتطور وأصبح يشكل تحديا كبيرا للمجتمعات لما له من آثار تستمد فعاليتها وأهميتها وقوتها من تأثيره القوي وسرعة انتشاره وسهولة طرح ونقل الثقافات والعادات والأخبار.
الإعلام بهذا المفهوم، يعد عنصرا أساسيا لا غنى عنه، ولأن الإعلام يخاطب العقل، فإنه يعد بالتالي، أساسا لنشر العلوم والثقافات والأخبار والمعلومات وكل ما يختص بنواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية و السياسية و الدينية والرياضية و الصحية والتربوية...الخ.

وتتبع أهمية الإعلام من استثماره لتلك الرغبة الطبيعية لدى الإنسان في المعرفة وفي اكتشاف ما حوله ومن حوله، وفي الإحاطة بأخبار الآخرين و أخبار المجتمع والكون المحيط به.

ومع التقدم في وسائل الاتصال، أصبح الإنسان أسير الإعلام ووسائله، "إن وسائل الإعلام اليوم هي التي تشكل الرأي العام وهي التي تحاصر إنسان اليوم ليلا و نهارا، وتمده بالمعلومات و الأخبار صحيحة أو غير صحيحة" (1) و الوسائل الإعلامية هي التي تحاول توجيهه لوجهة معينة، ولرأي معين.
إن الإنسان بعد تعقد المجتمعات و تشعب الموضوعات عاجز تماما عن معرفة الأخبار العامة بنفسه و بوسائله الخاصة، وذلك فهو مضطر لأن يعرفها بواسطة الإعلام وأن الدول و الحكومات مستعدة دائما لكي _تسيطر على الرأي العام وتوجيهه لصالحها –مستعد ة لأن تنفق الكثير على الإعلام ووسائله في سبيل ذلك.
من هنا فإننا نجد حاليا أن الصوت الأعلى هو الذي يسيطر على الأذهان و على المفاهيم، حتى ولو كان ينقل غير الحقيقة.
الإعلام من الناحية الوظيفية, يرى البعض بأنه يعمل على التعريف بكل ما يهم الجماهير من قضايا مختلفة محلية و إقليمية و عالمية و يتناول المشكلات العالمية و الاجتماعية و العصرية و يطرح الحلول لها و الدور الذي تنتهجه الجهات المعنية في الطرح و لتناول الحلول والاستنتاجات.

تتعدد الوظائف و المفاهيم للإعلام و تعرفه المنظمة العالمية للتربية و الثقافة و العلوم (اليونسكو), من الناحية الوظيفية بأنه :" الإدارة السياسية و القوة الاقتصادية و المورد التربوي الكامل و المحرك الثقافي و الأداة التكنولوجية".

---

1)- جون ميرل رالف لونشتين، "الإعلام وسيلة و غاية"، ترجمة د خضر الحرابي الحرثي،السعودية، دار المريخ 1989 ص 38.

المبحث الأول

مفهوم الإعلام وأهميته

ـ أولاً: المصطلح:

" يقصد بكلمة الإعلام (لغةً) مصدر أعلمه إعلاما –أبلغه إبلاغا- أخبره إخبارا – أي إيصال أمر معيّن من المتكلم إلى
المستقبل المقصود بالرسالة كطرف آخر. وقد وردت الكلمة في لسان العرب بمعنى التبليغ والإبلاغ، أي الإيصال، يقال بلغت القوم بلاغا أي أوصلتهم الشيء المطلوب" (1).

ويعرف سمير حسين الإعلام بأنه، " كافة أوجه النشاطات الاتصالية التي تستهدف تزويد الجمهور بكافة الحقائق والأخبار الصحيحة والمعلومات السليمة عن القضايا والموضوعات والمشكلات ومجريات الأمور بطريقة موضوعية وبدون تحريف بما يؤدي إلى خلق أكبر درجة ممكنة من المعرفة والوعي والإدراك والإحاطة الشاملة لدى فئات جمهور المتلقين للمادة الإعلامية بكافة الحقائق والمعلومات الموضوعية الصحيحة، عن هذه القضايا والموضوعات، وبما يسهم في تنوير الرأي العام وتكوين الرأي الصائب لدى الجمهور في الوقائع والموضوعات والمشكلات المثارة والمطروحة" (2).

الإعلام هو "الإخبار بالحقائق والمعلومات الصادقة من أجل اتخاذ موقف معيّن" (3).

بينما يرى فريق آخر بأنه :"تبيان الحق للناس وتطبيقه أمامهم ومخاطبة عقولهم وإيضاحه لهم وترغيبهم به وتبصيرهم بالباطل و إبعادهم عنه، وتنفيرهم منه بمختلف الأساليب الإعلامية التي تستجيب معها النفوس ولا تنفض من حولها، وذلك من أجل تحقيق الهدف الإعلامي وهو إسعاد الإنسان وإخراجه من الظلمات إلى النور".
وهناك من يعرف الإعلام بأنه "، هو نشر الحقائق الثابتة الصحيحة، والأخبار والمعلومات السليمة الصادقة، والأفكار، والآراء، والإسهام في تنوير الرأي العام، وتكوين الرأي الصائب لدى الجمهور في الوقائع والموضوعات والمشكلات المطروحة، بحيث يعبر هذا الرأي تعبيرا موضوعيا عن عقلية الجماهير واتجاهاتهم وميولهم باستخدام وسائل الإعلام المختلفة، بغية التفاهم والإقناع والتأييد، وبذلك يمكن الربط بين الهيئة والمؤسسة بالمجتمع والجماهير، والوصول إلى التكيف والانسجام بين سائر المجتمع".

وهناك تعريف آخر للإعلام بأنه، " عملية اتصال موضوعية مجردة وحيادية بشكل عام هدفه مشاعر الجماهير عن طريق إعلامها بالحقائق كما هي" (4).

- **_تعريف الإعلام :_**

الإعلام يعني الإخبار أو الإبلاغ بمعنى الإيصال، يرتبط مفهوم الإعلام دائما بوسائل الإعلام.

---

1)- د. علي عجوة، " الأسس العلمية للعلاقات العامة " ، الطبعة الأولى، القاهرة: مكتبة عالم الكتب، 2000، ص 185.
2)- د. خضور، أديب." أدبيات الصحافة"، طبعة ثانية، جامعة دمشق، 1992، ص 56.
3)- جيهان رشتي، " الأسس العلمية لنظرية الإعلام"، القاهرة: دار الفكر العربي، 1978، ص471.
4)- خضورأديب، مرجع سابق، ص 106.

يتكون الإعلام من مصدر معلومات ورسالة إعلامية (لنقل هذه الرسالة) ومتلقين أو مستقبلين لتلك الرسالة ورجع الصدى أو اثر تلك الرسالة. الإعلام يتكون من كل هذه المكونات و"الوسيلة الإعلامية" تعد إحدى مكوناته.

الإعلام هو تزويد الناس بالأخبار الصحيحة والمعلومات الصحيحة والحقائق الثابتة التي تساعد الناس على تكوين رأي صائب في واقعة من الوقائع أو مشكلة من المشكلات.

يعرف العلامة الألماني"اوتجروت" الإعلام بأنه " التعبير الموضوعي لعقلية الجماهير وروحها وميولها واتجاهاتها في نفس الوقت"، كما يعرفه البعض الآخر [د.حسين عبد الحميد رشوان] بأن الإعلام هو كافة أوجه النشاطات الاتصالية التي تستهدف تزويد الجمهور بكافة الحقائق و الأخبار الصحيحة، والمعلومات السليمة عن القضايا والموضوعات والمشكلات ومجريات الأمور بطريقة موضوعية وبدون تحريف بما يؤدي إلى خلق أكبر درجة ممكنة من المعرفة والوعي والإدراك والإحاطة الشاملة لدى فئات الجمهور للمادة الإعلامية وبما يساهم في تنوير الرأي العام في تكوين الرأي الصائب لدى الجمهور في الوقائع والموضوعات والمشكلات المثارة والمطروحة". كما يعرفه البعض الآخر [د.عاطف حمدي العبد] بأنه "عملية اتصال موضوعية مجردة وحيادية بشكل عام هدفه مشاعر الجماهير على طريق إعلامها بالحقائق كما هي.

فالإعلام هو إعلام أي إخبار عام للناس بموضوعات تهم أو قد تهم بعضهم على الأقل.

ينبغي للإعلام أن ينقل الحقيقة، ولكنه في حد ذاته هو مجرد نقل الأخبار سواء كانت صحيحة أو غير صحيحة. ويمكن أن نصف الإعلام في حالة نقله لأخبار غير صحيحة، بأنه إعلام سيء، أو إعلام فاسد ولكنه سيظل إعلاما.

- **تاريخ الإعلام:**

الإعلام ليس بالأمر الجديد في عصر من العصور وان تطورت وسائله في عصر معين عن عصر سابق لأن "الإعلام مرتبط بالإنسان منذ نشأته باعتبار أن البشر كائنات اتصالية، ذلك أن البشر لديهم رغبة أو مطلب أساسي في الاتصال بغيره من البشر"(1) .فالإنسان حريص على معرفة أخبار غيره و أخبار المجتمع، ولذلك كان الإعلام بالنسبة للإنسان ضرورة.

الاتصال و الإعلام مرتبطان بالإنسان من القدم مع تطور أنواع ذلك الاتصال من اتصال شخصي إلى اتصال عام, ومع تطور وسائله سواء النقش على الحجر أو بالخطابة، أو الشعر أو بالطباعة أو بالتقدم التقني الذي أحدث ثورة في وسائل الاتصال حاليا حتى أصبحنا نعيش في عصر الإعلام وثورة الاتصال.

- **الاتصال و الإعلام:**

يتسع مصطلح الاتصال، ليشمل العديد من المصطلحات ومنها الإعلام. يتم الاتصال بوسائل كثيرة وقنوات متعددة منها الاتصال الشخصي المواجهي (بين شخص وآخر مباشرة) أو الاتصال الجمعي (بين شخص و مجموعة من الناس بشكل مواجهي أي وجها لوجه).

يعرف "هوفلافون" الاتصال بأنه العملية التي يحدث بمقتضاها القائم بالاتصال تأثيرا لكي يعدل سلوك الأفراد الآخرين (مستقبلي الرسالة) بينما يعرفه "كولن شيري" بأنه العملية التي يتفاعل بمقتضاها مستقبل و مرسل الرسالة في مضامين اجتماعية معينة، وفي هذا التفاعل يتم نقل أفكار و معلومات بين الأفراد عن مسألة محددة أو واقع معين. ويشير "تشارلس موريس" إلى أن اصطلاح الاتصال حينما نستخدمه بشكل واسع النطاق يتناول أي ظرف يتوافر فيه المشاركة في أمر، كما يعرفه البعض(د.فتوح عبد العزم) بأن الاتصال هو الإجراء الذي يتم به تبادل الفهم بين الكائنات البشرية، أو هو العمل الذي عن طريقه تنتقل المعاني من إنسان إلى آخر ومن جماعة لأخرى .

---

1)- جون ميرل رالف لونشتين، "الإعلام وسيلة و غاية"، ترجمة د خضر الحرابي الحرثي،السعودية، دار المريخ 1989 ص42.

أن الاتصال بمعناه البسيط يقوم على نقل أو تبادل المعلومات بين أطراف مؤثرة ومتأثرة ويترتب عليه تغير في الموقف و السلوك. "إن غالبية التعريفات تشترك في أن الاتصال هو عملية نقل للمعلومات و الأفكار والاتجاها"(1) . إن التعريف الأقرب إلى الدقة هو أن الاتصال عملية مشتركة participation بين إنسان و آخر, فالإنسان من خلال عملية الاتصال يعمل على التأثير في الآخرين، كما يصبح هو ذاته محورا لتأثيرهم ....فهو يؤثر ويتأثر وهذا ما يؤكده عالم الإعلام الشهير "وليم شرام"، عندما نتصل بغيرنا فإننا نحاول أن نقيم مشاركة مع من نتصل به وان عملية الاتصال هي مجموعة الوسائل التي تربط البشر ببعضهم البعض, بحيث يحقق من خلال هذه العملية تفاعل وعلاقات إنسانية وبهذه العملية يتم نوع من التجاوب الشخصي مع المتصل به وهي عملية يتم من خلالها مشاركة إنسان آخر في استيعاب معلومات أو نقل فكرة أو اتجاه.

ويضيف الدكتور جلون أن الاتصال هو عملية مشاركة في الأفكار و المعلومات عن طريق عمليات إرسال وتبادل المعلومات، ثم استقبال لها بكفاءة معينة لخلق استجابة معينة في وسط اجتماعي معين.

يعرف "كرتشي وكرتشفيلد" الاتصال بأنه تبادل المعاني بين الأفراد ويحدث من خلال استخدامهم للرموز المألوفة و المعروفة لهم. ويعرف "اومكس" الاتصال بأنه تبادل الأفراد المعلومات أي عندما يدرك بعضهم بعضا. ويعرف "فلويد بروكر FLOYDE BROKER " الاتصال بأنه عملية لنقل فكرة أو مهارة أو حكمة من شخص لآخر كما يعرفه ادوين امري EDWIN EMERY بأنه فن نقل المعلومات والآراء وكذلك الاتجاهات من شخص إلى آخر وذلك عن طريق توجيه وسائل الإعلام والاتصال عن طريق الصورة أو الصوت أو الذوق أو الشم أو غيرها من حواس الإنسان.

إن كلمة الاتصال COMMUNICATION وهو اللفظ الأوروبي المشتق من الأصل اللاتيني لفعل COMMUNICARE بمعنى يذيع أو يشيع عن طريق المشاركة وهذه المشاركة قد تكون بين شخص وشخص آخر وهذا هو الاتصال الجمعي المباشر، وقد يجري بين شخص أو مؤسسة و عدة جماعات متفرقة لا تتصل ببعضها البعض ولا تري الاتصال وجها لوجه، وهذا هو الاتصال الجماهيري MASS COMMUNICATION يقصد به العملية التي يتم بمقتضاها نقل المعلومات و الأفكار و الاتجاهات إلى عدد كبير نسبيا من الأفراد باستخدام وسيلة أو أكثر من وسائل الاتصال الجماهيرية، ويتم هذا الاتصال بطريقة غير مباشرة، حيث يكون المستقبلين في مكان محدود، ومن وسائل الاتصال الجماهيري أو الجمعي نجد الخطبة والمحاضرة و الندوة و اللقاءات الجماعية.

إن الاتصال الشخصي المباشر PERSONAL COMMUNICATIONيقصد به العملية التي يتم بمقتضاها تبادل المعلومات و الأفكار والاتجاهات بين الأشخاص بالطريقة المباشرة وجها لوجه دون عوامل أو قنوات وسيطية، هناك نوع آخر من الاتصال هو "الاتصال الذاتي" والمقصود به تفاعل الشخص مع نفسه من خلال العمليات النفسية الداخلية وعندئذ يصبح الشخص هو المرسل والمستقبل في نفس الوقت.

أما الإعلام INFORMATION، فهو مشتق من أعلم أي نقل علما، فهو يعني كما يقول اوتجرت OTTOGROTH، التعبير الموضوعي لعقلية الجماهير و لروحها و ميولها واتجاهاتها في نفس الوقت، أو أن الإعلام هو تزويد الناس بالأخبار و المعلومات و الحقائق التي تساعدهم على تكوين رأي صائب في واقعة من الوقائع أو مشكلة من المشكلات بحيث يعبر هذا الرأي تعبيرا موضوعيا عن عقلية الجماهير و اتجاهاتهم وميولهم.

لقد تطورت وسائل الاتصال تطورا كبيرا ومذهلا، حتى وصلت إلى ما وصلت إليه الآن بفضل التقنية الحديثة، حتى أطلق على عصرنا الحالي أنه عصر الإعلام والاتصال الجماهيري، أو إنه عصر ثورة الاتصالات.

---

1) -مرجع سابق، ص 52 .

- **تعريف الاتصال:**

إن الغرض من الاتصال هو نقل صورة ذهنية معينة في ذهن و فكر المرسل يقوم بترميزها وتحويلها إلى مستقبل، حيث يقوم الأخير بفك تلك الرموز وبذلك تتجسد تلك الصورة الذهنية في ذهن المستقبل.

. **مكوناته**:
يتكون الاتصال من **مصدر (مرسل) + رسالة+ وسيلة اتصال+ مستقبل+ صدي الاتصال** (أو رجع الصدى أو تأثير الرسالة على المستقبل).
اكتمال تلك العناصر، هو تجميع آلي لعناصر الاتصال. إن نجاح الاتصال أو عوامل نجاح الرسالة(الإعلامية) تعتمد على عوامل كثيرة، منها اختيار الوقت المناسب والمكان المناسب، والقدرة على التشويق، وعدم اختلاف مفهوم المصطلحات بين المرسل و المستقبل، وإثارة انتباه المستقبل، وضرورة وصول الرسالة بنفس قوتها وحرارتها التي كانت عليها لدى المرسل.
إن الاتصال والإعلام كلا المصطلحين لا بد له أن يتكون من مصدر ورسالة ووسيلة ومستقبل وصدي الاتصال.

. **وسائل الاتصال**:
هناك تقسيمات متعددة لوسائل الاتصال، " فيقسمها البعض إلى وسائل مطبوعة، ووسائل سمعية، ووسائل بصرية، ووسائل سمعية وبصرية ثم وسائل شفوية[الاتصال ألمواجهي الذي يشمل الاتصال الشخصي والاتصال الجمعي]، ويقسمها البعض إلى وسائل مباشرة (الاتصال ألمواجهي) ووسائل غير مباشرة(التلفزيون.......الخ) " (1).

. **نماذج الاتصال:**
إن بعض الباحثين أمثال هارولد لاسويل HAROLD LASSWELL ولازرفيلد وهوفلاندولين أثبتوا وجود اختلاف بين الأفراد فيما يتعلق بدرجة ونوعية الاستجابة للمثيرات، واقتضى ذلك بناء النموذج الكلاسيكي الذي قال بفكرته لاسويل وهو الذي يسمىW MODE ومعناه من يقول، ماذا، لمن، بأية وسيلة، لإحداث أي تأثير, فهذا النموذج يجمع بين خمسة أسئلة تمثل الإجابة عليها مقومات أو عناصر الاتصال، وهذه الأسئلة هي:

- **من** **WHO**
- **ماذا يقول** **WHAT**
- **لمن** **WHOM**
- **مستخدم أي وسيلة** **HOW**
- **لإحداث أي اثر** **WHY(EFFECT)**

فعناصر هذا النموذج التقليدي هي المرسل و الرسالة و الوسيلة ثم المستقبل، ثم الرسالة.
ريموند نيكسون RYMOND B.NIXON عدل عبارة لاسويل الشهيرة "من يقول ماذا لمن وبأية وسيلة وبأي تأثير؟" لكي تصبح "من يقول ماذا لمن وما هو تأثير ما يقال و في أي ظروف و لأي هدف ؟".
مفهوم لاسويل اقرب ما يكون إلى الإعلام، بمعنى أنه يسير في خط واحد من المرسل إلى المستقبل، دون اعتبار للعناصر الوسيطة.

---

1)-محمد عودة، اساليب الإتصال و التغير الإجتماعي، القاهرة، دار المعارف، 1971، ص 22.

إن الإعلام يفترض به أن ينقل الحقائق المجردة، وأنه يوجه أصلا إلى العقل والمنطق بهدف الإقناع والتوعية.

- **الإعلام والإعلان:**

الإعلام هو الإخبار أو توصيل أو نقل الأفكار أو الأخبار أو المعلومات التي تهم من تنقل إليهم من جمهور. أما الإعلان ADVERTISING فهو تلك المجهودات التي يرمي القائمون بها إلى نشر أو ترويج أو عرض خدماتهم أو أفكارهم أو سلعهم إلى جانب أن هناك إعلانا تجاريا. هناك نوعا ثانيا و هو المقصود في مجال المقارنة هنا مع الإعلام وهو النوع الإعلامي، والذي يقصد منه التأثير في مستقبلي هذا النوع من الإعلام.
قد يستخدم الإعلان في المجال الاجتماعي مثلا بهدف تنوير الناس أو تحذيرهم، الإعلام يبتغي تحقيق نفس الأهداف التي تخدم المصلحة العامة، أو تحقق المثل أو القيم السامية في المجتمع.

- **الإعلام والعلاقات العامة:**

يعرف كريستيانB.CHRISTIAN العلاقات العامة بأنه الجهود التي تبذل للتأثير على الجماهير عن طريق وسائل الإعلام المختلفة ،حتى يكون لديها فكرة صحيحة عن المؤسسة فيساندها في أزمتها ويساعدونها على تحقيق أهدافها و يشجعونها على نشاطها.

ويعرفها روك U.F.RECK بأنها درجة تأثير المؤسسة على الجمهور الذي نتعامل معه. ويعرفها ميليتT.D.MILLET بأنه معرفة توقعات الشعب وتوضيح كيفية استجابة الإدارة لهذه الرغبات، ويعرفها ادوارد بيريز بأنه" التواصل بالمعلومات عن طريق الإقناع والملائمة للحصول على التأييد العام لنقاط وهدف أو حركة أو مؤسسة ما ". ويعرفها معهد العلاقات العامة البريطانية، بأنها الجهود الإدارية المرسومة المستمرة التي تهدف إلى إقامة وتدعيم تفاهم متبادل بين هيئة وجمهورها. وتعرف جمعية العلاقات الدولية العلاقات العامة بأنها وظيفة الإدارة المستمرة و المخططة التي تسعى بها المؤسسات و المنظمات العامة و الخاصة إلى كسب تفاهم و تعاطف وتأييد الجماهير التي يهمها و الحفاظ على استمرار هذا التعاطف والتفاهم والتأييد وذلك من خلال قياس اتجاه الرأي العام لضمان توافقه قدر الإمكان مع سياستها وأنشطتها، وتحقيق المزيد من التعاون الخلاق والأداء الفعال للمصالح المشتركة باستخدام الإعلام الشامل المخطط.

الفكرة الرئيسية للعلاقات العامة، هي "أعمل جيدا وعرف بما تعمل" (1) وفي نفس المعنى يعبر ادوارد بيريز بقوله: أن العلاقات العامة الطيبة يمكن التعبير عنها بالمعادلة الآتية:

- **الأداء الجيد + الإعلام الصادق = علاقات عامة طيبة.**

العلاقات العامة هي وسيلة الإدارة للعلم بالرأي العام (أي معرفة اتجاهاته) ولإعلام الرأي العام بنشاطها بقصد التوصل إلى معرفته والى كسب ثقته و تعاونه معها لتحقيق أهدافها.

جوهر العلاقات العامة يبدو فيما يلي:

- فالعلاقات العامة هي وسيلة مزدوجة"علم" بالرأي العام و"إعلام" له.

وهي محاولة صادقة للتوصل إلى اقتناع الرأي العام بها وكسب ثقته وتعاونه.
- والعلاقات العامة تنبني على إعلان الحقائق.

---

1)-د سمير محمد حسن، "العلاقات العامة"، القاهرة، مكتبة عالم الكتب،1996، ص 32.

أن العلاقات العامة (السليمة والصحيحة) والإعلام (السليم والصحيح) يتفقان في أنهما ينقلان الحقيقة ويقصدان عرض الحقائق.
إن أية رسالة إعلامية أو اتصالية تتضمن مصدر ورسالة ووسيلة ومستقبل وأثر أو رجع الصدى.
أن الكثير من الكتاب يعتبرون أن الإعلام – بل والاتصال عامة- هو طريق ذو اتجاهين، ويتضمن رسالتين: رسالة إعلامية –أو اتصالية- من المصدر إلى المستقبل ثم رسالة ثانية من المستقبل للمصدر تحوي أثر رسالته ورد فعل المستقبل.

ليست العلاقات العامة هي الإعلام وهذا يعني (1):

. أن الإعلام ليس هو كل وسائل العلاقات العامة، فبجانبه توجد وسائل اتصال أخرى مباشرة وغير مباشرة. بل وتوجد طرق أخرى تستطيع العلاقات العامة أن تمارس بها عملها مثل تقديم المشورة والنصح للإدارة.
. أن كلا من العلاقات العامة والإعلام يعدان [هما ذاتهما] من وسائل الاتصال بالجماهير مثلهما في ذلك مثل أي وسائل أخرى كالإعلان والدعاية

- **<u>العناصر العملية الإعلامية:</u>**

تعتمد عملية الإعلام على عناصر قد لخصها هارود لاسويل في العبارة الشهيرة **من يقول؟ ماذا يقول؟ بأية وسيلة؟ لمن يقول؟ وبأي تأثير؟ .**

إن مكونات العملية الإعلامية هي:

1. **المرسل أو المصدر** **SENDER**
2. **المستقبل** **RECEVER**
3. **الرسالة الإعلامية** **MESSAGE**
4. **الوسيلة التي تقوم بنقل الرسالة** **MEDIA**
5. **رجع الصدى أو التغذية العكسية** **FEED BACK**

- **<u>بالنسبة للمرسل أو المصدر</u>: WHO**

إن المصدر أو المرسل هو رجل الإعلام أو رجال الإعلام، وقد تتسع لتشمل إلى جانب رجال الإعلام المنظمة أو الجهاز الذي يعهد إلى رجال الإعلام بنشر أو توصيل مفاهيم معينة.
ويحدد الكتاب شروطا ومواصفات لنجاح "المصدر" أو المرسل، وهذه الشروط هي شروط رجل الإعلام الناجح، من حيث الموهبة وتنمية تلك الموهبة بالعلم والثقافة وتوسيع المدارك، ومن حيث الخبرة المهنية والقدرة على التعامل مع الآخرين والتأثير فيهم، من حيث نجاحه في إشعار كل واحد ممن يتلقون الرسالة الإعلامية، أنها موجهة إليه خاصة.
ليس القصد بالمرسل في مجال الاتصال رجال الإعلام فحسب ولكنهم قد يكونون المقصودين بذلك في مجال الإعلام. وليس رجل الإعلام هو فحسب الصحفي والمذيع ولكنه قد يكون غير ذلك، فقد يكون مؤلف المسرحية التي يمثلها الممثلون في المسرح، أو مؤلف الكتاب الهام المثير للجدل الذي يقرؤه الناس، أو قد يكون داعية سياسي أو ديني الذي تتعلق به العيون و العقول والقلوب عندما يتحدث، كل أولئك ينطبق على كل منهم مصطلح المصدر أو المرسل وقد يصبح المصدر هو جهة حكومية أو غير حكومية ترغب في إعلام الناس بأمر ما، وترسل إليهم رسالة معينة.

---

1) -سمير محمد حسن،الإعلام و الإتصال بالجماهير و الرأي العام، القاهرة،مكتبة علم الكتب، 1993، ص 40.

- **بالنسبة للمستقبل: RECEVER**

المستقبل هو المتلقي الرسالة، وعندما يكون الحديث عن الإعلام ووسائل الإعلام فإن المتلقي هو الرأي العام، ذلك أن الإعلام إنما يتوجه بواسطة وسائله إلى الجمهور وقد يكون المستقبل قطاعا معينا من الجمهور أو ما يسمى بالجمهور الخاص، فقد تكون الرسالة مستهدفة لفئة معينة بالذات. إلا أن هذا لا يمنع من تأثر الآخرين بها ولو بدرجة أقل من الفئة المقصودة بالرسالة.

- **الرسالة الإعلامية : WHAT MESSAGE**

الرسالة الإعلامية هي أهم عناصر العملية الإعلامية وهي جوهر تلك العملية، بل أن كل تلك العناصر الأخرى هي مجرد "أيدي" أو مساعدات أو هياكل للرسائل الإعلامية.
تتضمن الرسالة الأفكار و التوجيهات التي يراد توصيلها من المصدر إلى المستقبل، فهي تتضمن ماذا WHAT . إن مدى نجاح تلك الرسالة يتوقف على مدى النجاح في إعدادها سواء بالحرص على وضع الرسالة ودقتها، والمهارة في جعلها مشوقة ومثيرة للاهتمام. يتوقف نجاح الرسالة(وبالتالي العملية الإعلامية) على اختيار اللغة المناسبة، والموضوع المناسب للرسالة والوقت المناسب له، والإعداد المناسب للرسالة.
ينبغي كذلك أن تتوافق وتتلاءم الرسالة مع وسيلة الإعلام التي ستحملها إلى المستقبل فالرسالة المرسلة بالراديو لا بد أن تختلف عن تلك المرسلة بالتلفزيون ،فلكل رسالة مواصفات لابد من توافرها بمراعاة الوسيلة التي تحملها.

- **الوسيلة : MEDIA**

و يقصد هنا وسائل نقل الرسالة أو حملها وهي وسائل الإعلام، التي تنقسم إلى وسائل مختلفة ومتنوعة.

- **الأثر - رجع الصدى : WITH WHICH EFFECT FEED BACK**

لا تقتصر العملية الإعلامية على مجرد إرسال رسالة معينة ولكن المهم هو أن تحدث تلك الرسالة الأثر المطلوب و التأثير المطلوب، فثمة فرق بين أن يستهدف الإعلام نقل رسالة معينة وان تنتقل هذه الرسالة فعلا ويعلمها ويستوعبها المتلقي(وهذا هو أثر الرسالة و تأثيرها) وبين أن يقتنع المتلقي بما احتوته تلك الرسالة من أفكار واتجاهات.
ينبغي إذن أن يتأكد مرسل الرسالة أن رسالته وصلت فعلا كما يريدها إلى المتلقي ويظهر ذلك على سبيل المثال من ردود القراء للصحف واتصالات المستمعين أو المشاهدين أو من استجابة الجمهور لتوعية صحية أو إجتماعية أو أمنية معينة. بل قد يتجاوز الأمر مجرد معرفة وصول الرسالة كما أرادها المرسل إلى المستقبل، إلى معرفة الإجابة على تلك الرسالة ومعرفة صدى الرسالة لديه أو رد فعل المتلقي، أو مدى استجابته، وهو ما يسمى أحيانا بالتغذية العكسية FEED BAC.

ـ ثانيا: الإعلام المتخصص:

ظل الإعلام حتى سنوات غير بعيدة نشاطا عاما ومفهوما موحدا إلى أن برزت دور مؤسسات معيّنة في المجتمعات وأصبحت تمثل أهمية بالغة لقطاعات عريضة من الجماهير، وصار التعامل مع خدمتها يشكل جانبا من النشاط اليومي للجماهير، فضلا عما يرتبط بهذا النشاط من خصوصية بالغة في الأداء والمفاهيم والرؤية والحساسية أيضا، بما يتطلب أن تكون مقاليده في يد مسئولين يدركون الأبعاد الحقيقية لهذا الدور وحساسيته.

ومن هنا، نشأت أنماط متخصصة من الإعلام الذي يرتبط بالدرجة الأولى بنشاط المؤسسات المشار إليها، فظهر على الساحة الإعلامية عديد من الأنواع والمناهج و التصنيفات الإعلامية لتلبي الحاجات المتزايدة للجماهير. وبذلك نشأ الإعلام المتخصص كالإعلام العسكري، والإعلام السياسي، والإعلام الثقافي، والإعلام السياحي، والإعلام الاقتصادي، والإعلام الصحي، والإعلام الأمني...الخ.

ـ ثالثا : الإعلام الأمني و وسائله:

يمكن تحديد الإعلام الأمني بأنه إعلام متخصص محدد الغاية والقصد، متخصص الأهداف والمرامي.

يقصد بالإعلام الأمني فنون التعبير المختلفة التي تمارسها أجهزة الأمن لتوجيه الرأي العام بشكل إيجابي نحو التفهم والمشاركة في تحقيق جوانب الخطط الأمنية باستخدام كافة وسائل الإعلام.

هناك مفهوم آخر للإعلام الأمني يعول على الاستفادة من وسائل التعبير الجماهيرية بهدف تفاعل الجمهور مع الأهداف العليا للمؤسسة الأمنية من خلال الأداء الجيّد لهذه المؤسسة والإعلام الصادق عن هذا الأداء.

كما عرفه البعض بأنه، "بث الشعور الصادق بالأمن وحق التوجيه إلى وسائله وطرقه حتى يحس الإنسان بحق أنه آمن على حياته ودينه وعرضه وماله وعلى سائر حقوقه الأساسية دون تهيب أو سطوه أو جور" (1).

ويؤيد هذا التعريف الذي يحدد مفهوم الإعلام الأمني بأنه "النشر الصادق للحقائق و الثوابت الأمنية، والآراء والاتجاهات المتصلة بها، والرامية إلى بث مشاعر الطمأنينة في نفوس الجمهور من خلال تبصيرهم بالمعارف والعلوم الأمنية، وترسيخ قناعتهم بأبعاد مسئولياتهم الأمنية، وكسب مساندتهم في مواجهة الظواهر والآفات الاجتماعية التي يعاني منها المجتمع".

يعرف الإعلام الأمني بأنه من المصطلحات الحديثة، وهو ما تقوم به الجهات ذات العلاقة من أنشطة إعلامية و دعوية وتوعوية بهدف المحافظة على أمن الفرد و الجماعة وأمن الوطن و مكتسباته في ظل المقاصد و المصالح المعتبرة.
ويعرفه البعض بأنه هو بث الشعور الصادق وحق التوجه إلى وسائله وطرقه حتى يحس الإنسان بحق أنه آمن على حياته ودينه وعرضه وماله وعلى سائر حقوقه الأساسية دون تهيب أو سطوة أو جور. ويعرفه البعض الآخر بأنه مجموعة من العمليات المتكاملة التي تقوم بها أجهزة ووسائل الإعلام المتخصصة من أجل تحقيق أكبر قدر من التوازن الاجتماعي بغية المحافظة على أمن الفرد وسلامته وسلامة المجتمع و الجماعة. ويعرفه البعض بأنه "النشر الصادق للحقائق و الثوابت الأمنية، و الآراء والاتجاهات المتصلة بها، و الرامية إلى بث مشاعر الطمأنينة و السكينة في نفوس الجمهور من خلال تبصيرهم بالمعارف والعلوم الأمنية وترسيخ قناعتهم بإبعاد مسؤولياتهم الأمنية، وكسب مساندتهم في مواجهة الجريمة وكشف مظاهر الانحراف.

إن الإعلام هو إخبار الناس بموضوعات تهمهم، ومن بين وجود أنواع من الإعلام المتخصص, منها الإعلام الأمني. إن مفهوم الإعلام الأمني- كمصطلح علمي- إخبار عن الموضوعات المتصلة بالأمن ، ولكن ما هو الأمن؟ وما هي طبيعته ؟.

---

1)-جبارة عطية، " علم الإجتماع و الإعلام"، الرياض: دار عالم الكتب و النشر، 1985، ص40.

هناك أنواع مختلفة للأمن، كالأمن الغذائي، والأمن القومي، والأمن الاقتصادي بينما الأمن المرتبط بمصالح الأمن (الشرطة والدرك) مرتبط بمصطلح الأمن الجنائي.

أتسع دور الأمن الشرطي في عالمنا المعاصر، فلم يعد دور مصالح الأمن يقتصر على الدور التقليدي (المرتبط بالجريمة والمجرم) وإنما اتسع ليشمل المساهمة في تحقيق أمن الفرد والمجتمع بكل أبعاده ولذلك فلمصالح الأمن دور في حماية الأمن بمختلف أنواعه.

لن يتحقق أمن المجتمع وتقدمه في أي مجال من المجالات إلا إذا كان المجتمع آمنا، فالأمن ركيزة للاستقرار وللتقدم، وللمجتمع ككل. إن الإعلام الأمني قد اتسعت أبعاده باتساع أبعاد وظيفته الأمنية ذاتها.

-الإعلام يعد أمنيا..إذا قام به رجال الأمن أنفسهم مباشرة وإذا قام به رجال الإعلام، سواء كان ما قاموا به متعلق برجال الأمن أو بموضوعات تتصل بالأمن.

لو اعتبر الإعلام –بصفة عامة –مجرد الإخبار ونقل الآراء و الأخبار أو الأفكار، فإنه يمكن أن يشمل كل الوسائل وبذلك يصبح مجرد ابتسامة شرطي أو دركي المرور أو حسن معاملتهم للجمهور ، أو مساعدة الشرطي أو دركي للأطفال أو لامرأة مسنة على عبور الطريق وسط السيارات، ويصبح كل ذلك طبقا للمفهوم السابق. أما إذا اقتصر الإعلام على الأخبار العامة، أو الإعلام بالمفهوم الشائع، فهو يقتصر على ذلك الإعلام المنقول بواسطة وسائل الإعلام المعروفة، والأمر سيعود أقرب إلى هذا المعنى الأخير.

نلخص مما تقدم أننا سنتناول الإعلام الأمني، باعتبار انه إخبار عام عن كل ما يتعلق بالأمن، بواسطة وسائل الإعلام غير المباشرة.
إن هدف الإعلام الأمني الأساسي هو تحقيق الأهداف الأمنية المتمثلة في حفظ أمن الأفراد و المجتمع. وتحقيق الهدف الأساسي للإعلام الأمني يتم من خلال تحقيق أهداف فرعية كثيرة، أهمها نشر التوعية الأمنية، بما تتضمنه تلك التوعية من حس أمني، واتخاذ الجمهور للتدابير الوقائية ضد ارتكاب الجرائم كحوادث المرور، وإدراك الرأي العام لجهود مصالح الأمن و تضحيات رجالها، وتحقيق التعاون والتلاحم بين مصالح الأمن وبين الأفراد، وما يؤدي له ذلك التعاون من ثمار طيبة تتمثل في تقديم الخدمات الأمنية، وتحقيق الأهداف الأمنية على أحسن الوجوه.

- **<u>تحقيق الإعلام الأمني:</u>**

يتحقق الإعلام الأمني بمبادرة من رجال الأمن، بممارستهم بطريقة مباشرة العملية الإعلامية، ويتمثل ذلك في إنتاجهم لبرامج أمنية تليفزيونية، أو أفلام سينمائية قصيرة، تتناول جهودهم في مكافحة الجريمة، وكيفية صناعة رجل الأمن في المعاهد والكليات الأمنية، أو بطريقة غير مباشرة مثل تزويد الصحف بأخبار الأمن، أو بالنصائح الأمنية فيما يتعلق بالاحتياط من الجرائم أو المجرمين... الخ.
إن إنتاج برامج جيدة و معدة فنيا جيدا طبقا للأصول الفنية، يلقي الرواج الجماهيري ويحقق أهدافه المرجوة مثلا في مجال الوقاية من حوادث المرور بتثقيف المجتمع حول مشاكل المرور.

إن رجال الأمن لن يستطيعوا وحدهم تأدية مهمتهم الصعبة دون معاونة المواطنين.
إن وسائل الإعلام بل وسائل الاتصال الأخرى إذا تم استثمارها في خدمة قضية الأمن تصبح تلك الوسائل الإعلامية، إعلاما أمنيا. ولم يقتصر الأمر على استخدام وسائل إعلام غير مباشرة مثل التلفزيون ومثل الكتيبات بل يشتمل على استخدام وسيلة من وسائل الاتصال وهي الإعلان المتمثل في إعلانات عن المخالفين لقانون المرور.

يمكن للإعلام الأمني أن يؤتي ثماره مستثمرا وسائل الإعلام بواسطة تزويد الساحة الفنية بأفكار لقصص حقيقية قام بها رجال الأمن.
لا يقتصر الأمر على ذلك، بل أن يسعى رجال الأمن لدي وسائل الإعلام لمحاولة توضيح حقيقة بعض الموضوعات الماسة كحوادث المرور.
يستهدف الإعلام الأمني هدفا رئيسيا وهو المساعدة في أداء الأمن لرسالته، ولتحقيق ذلك فإن الإعلام الأمني يسعى إلى أمرين هما، زيادة التأثيرات الإيجابية للإعلام التي تصب في صالح الرسالة الأمنية ومكافحة الآثار السلبية للإعلام التي تضر بالمجتمع وأمنه.

بمقدرة الإعلام الأمني أن يساهم في تحقيق أهداف الأمن بواسطة استثمار وسائل الإعلام سواء بالمبادرة ببث و نشر الحقائق عن الأمن المروري مثلا ، وإما بالرد على ما ينشر أو يبث من أخبار.
إن قيمة الرد تكون في القيام به و في الأثر الذي يتركه في عقول الناس، ومدى اقتناع الرأي العام به.
وينطبق كل هذا على المجلات و النشرات والدوريات لمصالح الأمن وكذلك البرامج التلفزيونية والمؤتمرات الصحفية وغيرها.

- **<u>العلاقة بين الإعلام والأمن</u> :**

ينبغي أن تكون العلاقة جيدة بين رجال الإعلام و رجال الأمن ، ويشتمل ذلك على المعلومات و الأخبار الأمنية و ليس الأمن هو مسؤولية رجال الأمن وحدهم، ذلك أن أمن المجتمع مسؤولية مشتركة، يشترك فيها الجميع، ويتحمل نتائجها الجميع.

الأمن مسؤولية مشتركة ونتائج مشتركة، ومسؤولية الجميع، تعني أن الإعلام مشترك مع الأمن في تحقيق رسالة أمن المجتمع، أي أن الإعلام ينبغي أن يدرك ذلك، وان يتعاون مع رجال الأمن في سبيل الوصول إلى أقصى درجة من الأمن في المجتمع.
تعني أيضا أن رجال الأمن ينبغي أن يدركوا أن الأمن ليس مسؤوليتهم فحسب، بل هو مسؤولية الجميع، أي رجال الإعلام –وغيرهم- مسئولون عن الأمن وعلى ذلك فينبغي أن يتعاون أيضا رجال الأمن مع رجال الإعلام لتحقيق رسالة الأمن ورسالة الإعلام.
فوظيفة الإعلام ومادته هي الأخبار والمعلومات التي يسارع إلى تحقيق سبق إعلامي ببثها أو نشرها.
إن الإعلام الصحيح هو الإخبار بالحقيقة.

- **<u>مندوبو الصحف المتخصصون في المجالات الأمنية (1)</u>:**

غالبا ما تخصص الصحف ووسائل الإعلام الأخرى مندوبين لها يختص كل منهم بقطاع معين من قطاعات الأنشطة التي تغطي أخبارها، فيوجد مندوبون يتخصصون في تغطية أخبار التعليم مثلا وآخرون لتغطية أخبار الأجهزة الأمنية، وغالبا ما تنشأ صلات قوية بين هؤلاء المندوبين و رجال الأمن بحكم العمل المشترك.
بواسطة التعاون بينهم يمكن تحقيق إعلام أمني صحيح ومثمر، فيمكن نشر أو بث أخبار معينة بصورة تفصيلية عن جهود مصالح الأمن التي أدت إلى إرشاد الجمهور بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى الوسائل التي يستطيع بها الجمهور تفادي الوقوع في حادث مرور مثلا، أو بالسبل التي يستطيع بها الجمهور مساعدة رجال الأمن في عملهم لمنع مثل هذه الحوادث المرورية.
إن الأمر يتطلب أن يتفهم كل من الطرفين –رجال الإعلام ورجال الأمن- أن العلاقة بينهما هي علاقة تفاهم متبادل وتقدير من كل طرف لظروف وطبيعة مهنة الطرف الآخر.

---

1)- فهد بن متعب العربي، " تقويم فعالية برامج التوعية الإعلامية الأمنية" ، أكادمية النايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ،1423 ه، ص 44.

- **التأثر الايجابي للإعلام على الأمن :**

ليس العيفي الشيء، وإنما العيب في اليد التي تمسك بهذا الشيء، والإعلام سلاح ذو حدين فقد يكون سلاحا للخير كما قد يكون للشر، قد يكون إيجابي الأثر بالنسبة لمجالات الأمن كما أنه قد يكون العكس.
الإعلام الأمني هو محاولة لاستثمار واستغلال إمكانات الإعلام لتحقيق آثار إيجابية له، تتمثل في مساندة الأمن على أداء رسالته.
في الغالب الأعم، إن الإعلام الأمني إعلام رسمي صادر, بطريقة مباشرة أو غير مباشرة- عن السلطة المختصة بالأمن وعن أجهزته.
الإعلام مطالب أن يهتم بتقديم جوانب إيجابية تخدم الأمن و المجتمع.
للإعلام جوانب مشرقة وبناءة سواء بالنسبة للمجتمع-عامة- أو للأمن خاصة.
يستطيع الإعلام أن يوجه الطفل من خلال المتعة إلى ما فيه صلاحه وصلاح المجتمع.
الإعلام بإمكانه أن يصلحه.
إن ما يقوم به الإعلام من بث أو نشر معلومات أو صور حوادث المرور قد يؤدي إلى بعض الخير.
إن نشر صحيفة ما لجريمة معينة للطرقات، أو عرض التليفزيون قد تؤدي إلى تنبيه الجمهور و تحذيره من الوقوع فيها، وإن عرض التليفزيون و الصحافة لموضوعات حوادث المرور بصورة فنية هادفة أو عمل حملات إعلامية ضد الظاهرة، يؤدي إلى نتائج ايجابية تصب في صالح الأمن والمجتمع.
إن ذلك التعاون بين مصالح الأمن وبين الجمهور هو أمر جوهري لكي يستطيع الأمن أن يؤدي رسالته، يتم هذا التعاون ويحقق ثماره إذا ساهم الإعلام في قيامه وبواسطة الموازنة بين مصلحة المجتمع المتمثلة في استتباب أمنه ،وحماية قيمه. ومسؤولية تحقيق ذلك كله لا تقع على الإعلام ووسائله فحسب، بل إن على أجهزة الأمن أن تسعى إلى توثيق علاقتها بالإعلام، وتقديرها لظروف المهنة الإعلامية ومساعدتها له على أداء الرسالة الإعلامية الحقيقية و الصحيحة . ويتأتى ذلك بواسطة الإقناع . إن مصالح الأمن تستطيع أن تقنع مسئول الإعلام لتحقيق مصلحة عامة.

- **وظيفة مصالح الأمن (1):**

ينبغي للدراسة عن الإعلام الأمني أن تشمل نبذة عن هذا الأمن الذي يراد الإعلام عنه لا سيما الإعلام المروري أو عن مصالح الأمن وهم الأجهزة القائمة على مهمة الأمن بصفة عامة و الأمن المروري بصفة خاصة. مصالح الأمن هي هيئة نظامية تحافظ على الأمن، و إذا اقتربنا من طبيعة وفلسفة العمل الأمني أو الشرطي نستطيع أن نقول أن طبيعة عمل مصالح الأمن أنهم التجسيد الواقعي للسلطة التي تظهر أمام الأفراد و أن الجانب الأكبر من السلطة ذاتها، مركز في أجهزة مصالح الأمن ذلك أن على عاتقهم يقع تنفيذ القانون.
لذلك، فانه من اللازم أن تعتمد مصالح الأمن على تعاون الرأي العام معها و تفهمه لرسالتها ودورها في خدمة المجتمع وليس في مجرد حفظ الأمن والنظام فحسب. وهنا يأتي دور الإعلام الأمني في هذه الأجهزة لجذب الفرد و الرأي العام لصفها، وأدى ذلك إلى تعاونه معها لتحقيق أهدافها.
رجال الأمن موجودون في كل مكان، في المرور في الجوازات في الأحوال المدنية لاستخراج البطاقات الشخصية في المعمل الجنائي للكشف عن السوابق واستخراج صحف الحالة الجنائية في المصالح الأمنية المتخصصة في المجال الاقتصادي للمحافظة على الاقتصاد في المجال الصحي و النفسي للمحافظة على الثروة البشرية بمكافحة المخدرات، في المجال الاخلاقي للمحافظة على قيم المجتمع ، في مجال حماية مرافق الدولة المختلفة كشرطة النقل و المواصلات، وشرطة الشواطئ في

1)- فهد بن متعب العربي، المرجع السابق ص 45.

الخدمات الاجتماعية والإنسانية العاجلة، كشرطة النجدة في حماية ممتلكات الدولة و الأفراد وممتلكاتهم من خطر الحريق، إلى غير ذلك من أقسام الشرطة المتخصصة التي تدخلت في كل المجالات.
كل ذلك يظهر مدى الجهود التي تبذلها مصالح الأمن في سبيل المجتمع وسبيل رفاهية أفراده، فلا إنتاج بلا أمن ولا رفاهية بلا أمن ولا استمتاع بالحريات بلا أمن.

حفظ الأمن ومنع الجرائم وقمعها هو عمل مصالح الأمن الأصلي، وهو عمل ميداني يؤثر ويتأثر بنوعيات من الجمهور.
ليس فقط جمهور مصالح الأمن وهو ذلك الفرد الذي يستوقفه ضابط المرور ليتأكد من رخصة السياقة ، إن جمهورهم كذلك هو جمهور خاص أي جمهور المتعاملين مباشرة معهم وهذا الجمهور يضم نوعيات مختلفة من الجمهور.
النوع المقابل للجمهور الخاص وهو الجمهور العام بالنسبة لهم، أكثر اشتراكا وانفعالا بعملهم ذلك أن عملهم يتم أمام الجمهور ويؤثر عليه وعلى مشاعره. يقتاد رجال الأمن المواطن ويوقف رجل المرور سيارة المواطن، ويتعامل رجل الجوازات مع المواطن.
يتم كل ذلك أمام باقي المواطنين وهم ينفعلون بما يحدث أمامهم سواء كان ما يحدث طيبا أو سيئا، ومن ثم يسري هذا الشعور، مؤثرا في آرائهم إلى الرأي العام الكلي.

هناك نوعية من الجمهور أو من المتعاملين مع رجال الأمن وهم مخالفو القوانين:

.المخالفون: وينطبق هذا الوصف على مخالفي القوانين و اللوائح مخالفات بسيطة مثل مخالفات المرور...الخ، وهؤلاء ينبغي لرجل الأمن أن ينظر إليهم نظرة مختلفة للمخالفات الجسيمة أو للتعديات الخطيرة على القانون والأمن فيمكن أن يؤدي حسن المعاملة(مع تنفيذ نصوص القوانين) إلى إحداث أطيب الآثار في الرأي العام ويمكن أن يؤدي عكس ذلك إلى النقيض.

.المخالفات الجسيمة: ويقصد بها من انحرفوا فعلا إلى المجال الإجرامي, إلا أن القاعدة العامة هي إذا لم نستطع أن نصلح فينبغي ألا نزيد السيئ سوءا ، فينبغي أن يذكر رجل الأمن أن المجرم ما هو إلا إنسان منحرف دفعته ظروف معينة إلى الانحراف، ومن الممكن أن تؤدي الوسائل غير الإنسانية في معاملته إلى زيادة انحرافه.

إن جوهر العمل الأصلي لمصالح الأمن وهو حفظ الأمن يتطلب قدرا من تحديد و تنظيم الحرية مما يتعارض مع الرغبة الطبيعية لدى الفرد الذي يريد أن يمارس حريته بلا تحديد أو قيود.
ومن حيث أنه عمل ميداني فهو يتصف بأنه عمل محتك بالجمهور وفي معظمه عمل يتطلب احتكاكا بالجمهور و انفعالا به وتفاعلا معه.
ومن حيث أنه عمل يفترض نوعيات مختلفة من الجمهور، تختلف في رغباتها و ثقافتها ومستوياتها الحضارية والإقتصادية والاجتماعية، ولذلك فإن ردود فعل الجمهور تجاه مصالح الأمن أو مواقفها منها تختلف من موقف لآخر، ويمكن جمل نوعيات المواقف في :

.ايجابي: بحيث يتعاون الجمهور مع رجال الأمن نتيجة لارتفاع مستواه الحضاري، ونتيجة لنجاح الإعلام والعلاقات العامة في تحقيق أهدافها بإشعار ذلك الجمهور برسالة مصالح الأمن.

.سلبي: ويتمثل ذلك الموقف في اتخاذ موقف حيادي من مصالح الأمن ويتمثل ذلك في عدم الاهتمام بمساعدتهم.

.عدائي: وذلك باتخاذ الجمهور لموقف المعارضة دائما، وأحيانا لموقف هدام من جهود مصالح الأمن أو وضع عراقيل أمامهم.

المبحث الثاني

وظائف و خصائص الإعلام

ـ أولا:وظائفه:

يقصد بالإعلام نشر الحقائق والأخبار والآراء والأفكار بين الجماهير. وتشير الدراسات والأبحاث العلمية إلى وظائف الإعلام في ما يلي:

- نقل وتوصيل الأخبار والمعلومات والحقائق للمواطنين.
- التأثير في الآراء والأفكار لترشيدها وتشكيلها مما يؤدي إلى تكوين رأي بناء وفعال.
- متابعة ردود الأفعال الخاصة بالجماهير تجاه الأزمات للاستفادة منها في اتخاذ القرارات.

إن الوظيفة الأساسية للإعلام هي الإخبار، أي نقل أخبار أو معلومات أو معارف أو مفاهيم معينة إلى الناس، أي نقل رسالة أو رسائل معينة إلى متلقيها ويمكن تلوين تلك الوظيفة بألوان معينة بحسب القصد من نقل المعلومات أو الرسائل، وكذلك بحسب رغبة أو رغبات من يتلقون تلك الرسائل، من هنا كان لوظائف الإعلام أو لمهمة الإعلام ورسائله ثلاثة عناوين هي:

1. الإعلام أو الأخبار أو الأنباء.
2. التثقيف.
3. الترفيه.

إن مهمة الإعلام تنبع من الرغبة في إشباع الحاجات النفسية للإنسان التي تتمثل في :

1. الحاجة إلى تزويد الإنسان بالأخبار حول موضوع المجتمع.
2. الحاجة إلى رفع المستوى المعرفي و الثقافة العامة.
3. حاجة الإنسان إلى رفع المعلومات و التسلية والترفيه وشغل وقت الفراغ.
4. دعم الاتجاهات النفسية وتقوية المبادئ والقيم والمعتقدات أو تعديلها والتوافق مع المواقف الجديدة.

[أخبار+تثقيف+ترفيه] ليس محتما إذا كان الهدف هو تحقيق مهمة الإخبار[المهمة الأولى] أن تكون بأسلوب جاد أو بأداة مباشرة[نشرة الأخبار مثلا] بل من الممكن أن نحقق المهمة الإخبارية بأسلوب غير مباشر أو عن طريق فيلم أو برنامج يؤدي إلى الترفيه [المهمة الثالثة] وهو في ذات الوقت يحقق المهمة الأولى .

إن الإنسان اليوم في زحمة العمل و المشاغل والسرعة المذهلة التي تمر بها الساعات والأيام والسنوات ليس لديه الوقت لهذا التخصيص: الأخبار وحدها والثقافة وحدها والترفيه وحده. بل إن هذا الإنسان سوف يسعده جدا أن تقدم له تلك الأنواع في مرحلة واحدة.

فضلا عن رسالة الإعلام في التبصير والتنوير والسعي إلى تكوين رأي عام مستنير، فإنه يتولى معالجة ومواجهة ما قد يشاع وينتشر من أمور غير صحيحة حول بعض القضايا والموضوعات خاصة ما يتعلق منها بالمشكلات والأزمات التي تمس حياة ومصالح الجماهير.

مع ما تحققه وسائل الإعلام لمختلف المواطنين من تسلية وترويح وامتناع، فإن الإعلام يوفر جوانب الثقافة الواعية ويعمل على نقل الخبرات والمهارات والتراث الاجتماعي ويلعب دورا كبيرا في بناء شخصية المجتمع وصقل مواهبه وعرض آرائه ومعطياته وتوجيه مسار التربية والحفاظ على القيم والمبادئ والتقاليد، مما يؤدي إلى خلق حالة من التوازن والانسجام بين أفراد المجتمع الواحد.

مع تطوير الحياة في المجتمعات وزيادة مساحة الديمقراطية و تقدم العلوم وتعدد المخترعات وتعقد جوانب الحياة، يكون الإعلام أكثر أهمية، وقد ترتب على ذلك أن اتخذت العلوم الاجتماعية الحديثة في رصد ظاهرة، الإعلام للتحكم فيها والإفادة منها، حيث بات ممكنا للمواطن العادي بفضل تقدم الإعلام متابعة الأحداث الجارية في بلده والمشاركة في إبداء الرأي في أنواع كثيرة من أنشطة المجتمع، مما ساعد على تنمية ورقي المجتمعات واختيار قيادات صالحة لتولى شئون المجتمعات في كافة المجالات كما ساعد الإعلام على وجود التعاون والتفاهم بين الجماهير والهيئات المختلفة من جهة، وبين الهيئات نفسها من جهة أخرى.

في العصر الحديث، صار الإعلام علما قائما بذاته، يقترن بشتى مظاهر الحياة ويدعم جوانب النشاط الإنساني ويفرض نفسه على كل الشعوب، وقد أهتم العلماء الباحثون بدراساته المختلفة وتلاحقت الأبحاث بسرعة كبيرة لتواكب التطورات المذهلة لأجهزة الإعلام في العصر الحديث والتي جعلت من العالم قرية صغيرة. فقد أصبح ميسورا مع أجهزة الإعلام الحديثة أن تصل الأفكار والآراء والمعلومات من دولة لأخرى بل ولكافة أنحاء العالم في نفس لحظة صدورها، وزال حاجز الزمان والمكان بين الدول، وبالتالي يعد الإعلام في عصرنا الحالي سلاحا بالغ الخطورة والأثر بما له من قدرات سياسية واقتصادية واجتماعية.

بصفة عامة، إن أجهزة الإعلام المختلفة في العصر الحديث هي مرآة المجتمعات، تساعد الأفراد على تكوين رأي عام تجاه المشاكل المحلية والإقليمية والعالمية سواء من الناحية السياسية أو الاقتصادية أو الاجتماعية، إن الرسالة الحميدة لوسائل الإعلام مرهونة بسياسة رشيدة في توجهاتها تحسن استخدام أدواتها نحو صقل وتوجيه الأفراد إلى المبادئ والمثل والقيم الإنسانية الرفيعة التي يقوم عليها المجتمع.

ـ <u>ثانيا: خصائصه:</u>

من خلال هذا التعريف الشامل للإعلام اشتقت مجموعة من المعايير والخصائص التي يتميز بها الإعلام:

الإعلام نشاط اتصالي تنسحب عليه كافة مقويات النشاط الاتصالي ومكوناته الأساسية وهي :

* مصدر معلومات.
* الرسائل الإعلامية.
* الوسائل الإعلامية التي تنقل هذه الرسائل.
* جمهور المتلقين والمستقبلين للمادة الإعلامية.
* وترجيح الأثر الإعلامي.

ـ يتسم الإعلام بالصدق والثقة والصراحة وعرض الحقائق الثابتة والأخبار الصحيحة دون تحريف باعتباره البث المسموع أو المرئي أو المكتوب للأحداث الواقعية، بعكس بعض أشكال الاتصال الأخرى التي لا تتوخى هذه الجوانب.

ــ يتصف الإعلام بأنه التعبير الموضوعي لعقلية الجماهير وروحها وميولها واتجاهاتها، وليس نشاطا ذاتيا يتأثر بشخصية الإعلاميين القائمين بالنشاط الإعلامي.

ــ يسعى الإعلام إلى محاربة التحيزات و الانحرافات والعمل على تنوير الأذهان وتثقيف العقول.

ــ يستهدف الإعلام الشرح والتبسيط والتوضيح للحقائق والوقائع.

ــ يترتب على الجهود الإعلامية الموضوعية تأثير فعلي في عقلية الجمهور ومستويات تفكيره، وإدراكه كما يؤدي ذلك إلى إحداث اليقظة والنمو والتكيف الحضاري في المجتمع.

ــ يتأثر الرأي العام تأثرا إيجابيا بالجهود الإعلامية حيث تسعى هذه الجهود عن طريق مخاطبة العقول والعواطف السامية للجمهور إلى تنوير الرأي العام وتثقيفه وحشده والارتقاء به.

ــ تزداد أهمية الإعلام كلما أزداد المجتمع تعقيدا، وتقدمت المدنية، وارتفع المستوى التعليمي والثقافي والفكري لأفراد المجتمع.

المبحث الثالث

الإعلام و الإتصال أثناء الأزمات

إن التطور الصناعي و التكنولوجي الذي عرفته البشرية في مختلف قطاعات الحياة، كالتجهيزات الصناعية والأسلحة ووسائل الاتصال ووسائل النقل ، ساهم في وجود حلول للكثير من المشاكل ولكنه زاد أيظا في كثافة الأزمات بمختلف أنواعها.

أدى التطور الذي تسجله تكنولوجيات وسائل الإعلام والاتصال إلى تحقيق ما أصبح العالم عليه أي عبارة عن قرية، كل ما يجري في احد أطرافها، ينتقل بالصوت والصورة وفي نفس الوقت إلى كل الأنحاء. و لم يعد بالإمكان إخفاء أزمة أو مشكلة تحدث.

تشكل الأزمات خطرا كبيرا على المجتمع وحتى على البلدان، ممل يؤدي، إن لم يبادر إلى التحكم فيها ومعالجة أسبابها إلى التفكك والاندثار.

إن الدول التي يطلق عليها دول العالم الثالث هي الأكثر عرضة للازمات (اقتصادية، اجتماعية، سياسية وهي الأقل اهتمام بدراسة الأزمة للتحكم فيها ومنع تكرارها.

إن التساؤل الذي يطرح اليوم هو كيف ينظم اتصال الأزمة لمنع الزيادة في حدتها وما هو دور وسائل الاتصال في التخفيف من حدتها ومعالجة آثارها و هذا يهم موضوع حوادث المرور.

هذا يتطلب معرفة الأزمة وكيفية تسييرها واتصال الأزمة ودوره في تسييرها ومعالجة آثارها وكـذلك الإستراتيجية الإعلامية التي يمكن اللجوء إليها في حال وقوع الأزمة.

-أولا: تعريف الأزمة:

إن وقوع أزمة دليل على وجود أخطاء في التسيير تراكمت وتم تجاهلها ولم تعالج في وقتها، أو هي نتيجة لوجود خلل معّين أو توقف معّين في مجال ما، إن لم يتم التحكم فيه في الحين قد يـؤدي إلى حدوث أزمة. "التوقف المعّين هو أيضا عبارة عن قطيعة (rupture) ميكانيكيـة أو اجتماعيـة أو سياسية أو حتى ثقافية أو فكرية تؤدي إلى حدوث الأزمة في المجال الذي حدثت فيه القطيعـة. إن لـم تعالج القطيعة في وقتها وفي مجالها المحدد (ميكانيكي، سياسي، ثقافي...) فإنها تكبر وتتوسـع لـتمس قطاعات أخرى" (1).

"الأزمة تعبر أيضا عن عدم توافق تقني، اقتصادي أو اجتماعي، وهي قد تشكل فرصة ايجابية للتنميـة بكشفها لنظام تسيير غير ملائم. حدوثها يؤدي إلى تغيير تجنب المساوئ ولا تتكرر الأزمة" (2).

تمس الأزمة كل قطاعات الحياة، التكنولوجية، الاجتماعية، التنظيمية، المالية، التجارية...

في تسيير الأزمات، يلعب الاتصال الدور الأساسي، فالصحافة يمكنها أن تبني الحـدث وتضـخمه أو العكس.

للأزمة تعاريف عديدة وهي تكمل بعضها البعض، القاموس الفرنسـي le petit larousse يسـتعمل تعابير مختلفة لتعريف الأزمة، " تغيير فجائي " ، " ظهور مفاجئ " ، " مرحلة حاسمة أو خطيـرة " ، " قطيعة في التوازن ".

ويعرفها " كريستوف رودي فور "Christophe Roux-Dufort "بالقطيعة العنيفة التي يتـورط فيهـا العديد من الفاعلين وتتطلب عناية مستعجلة في جو يتميز بعدم الثقة في سـير الأحـداث وانعكاسـات القرارات المتخذة.

الأزمة هي حدث غير منتظر يعرض سمعة وسير منظمة ما للخطر مما يستوجب العمل في جـو مـن الاستعجال وعدم الاستقرار.

وعليه، يرى المختصون في الأزمات بأنها تحتوي على ديناميكية ايجابية تفيد في تغيير أسـلوب إدارة الأعمال بالمؤسسة المعنية بالأزمة و هي:

- ✓ قد تكون مفاجئة أو تتطور مع الوقت.

---

1)- GHOUL Amar, Mécanique de la rupture, ACA, Alger, 2005, P. 27.

2)- ROUX-DUFORT Christophe, gérer et décider en situation de crise, Ed. Dunod, Paris, 2000, P. 29.

- ✓ تدفع إلى اتخاذ قرارات في جو من الاستعجال.
- ✓ تعرض المجتمع للخطر.
- ✓ تشكل في بعض الأحيان قصة ايجابية لتتخلص ممل يعرقل السير الحسن أو تطورها.

لقد لوحظ أن، بمجرد وقوع أزمة في قطاع ما، يبدأ الكثير من الناس (مسئولون، تنظيمات جمعوية...) في الإدلاء بآرائهم حول الأزمة ويطالبون أحيانا بمحاسبة المتسببين، ويكون هناك ضغطا معتبرا من الذين يريدون الاتصال أو التحدث مباشرة إلى المسئولين، كالصحافة ووسائل الإعلام.

تمر الأزمة بعدة مراحل منها:

المرحلة التمهيدية: تظهر خلالها الإشارات الأولى للحذر: (شكاوي، مقال صحفي).

المرحلة الحاسمة: يقع الحدث وتنفجر الأزمة وتتسارع الأحداث.

المرحلة الوقائعية: la phase chronique وهي التي تأتي بعد أن تبلغ الأزمة قمتها وتبدأ درجة الاهتمام بها من طرف الصحافة و وسائل الإعلام والرأي العام في الانخفاض.

مرحلة الاندماج: période de cicatrisation وتبدأ مع انتهاء الأزمة، لكن الصحافة تعود إلى الحديث عنها وإنترنيت تحتفظ بصور عنها و الإجراءات تعيدها إلى الذاكرة.

قد تمس الأزمات مجتمع مهما كان نوع تنظيمه. فكل تطور يحتوي على عامل مؤزم كما يمكن اعتبار التطور نفسه كسلسلة من الأزمات المتتالية.

-ثانيا: الإعلام و الإتصال أثناء الأزمات:

هناك عناصر عديدة تتداخل في تسريع الأزمات و منها التكنولوجيا المعقدة التي تجعل المجتمعات أكثر عرضة للمخاطر.

لكن وسائل الاتصال والإعلام الجماهيرية التي تتزايد باستمرار وتتمتع بحريات اكبر وبإمكانيات تكنولوجية واسعة يمكنها من جهة أخرى أن تساعد في التوجيه والإرشاد والتوعية من مخاطرها.

إن أحسن وسيلة لتسيير الأزمات هي التحكم فيها قبل حدوثها وهناك نوعان من التسيير:

- ✓ المادي.
- ✓ الاتصالي.

وذلك عن طريق:

- o وضع قائمة لكل الأزمات المحتمل وقوعها.
- o إحصاء مسببات الأزمة وهو عمل متواصل.
- o العمل على إيجاد حلول للمسببات الممكن التحكم فيها.
- o معرفة الآثار لكل أزمة للتمكن من التخفيف من حدتها.

- إتخاذ الإجراءات اللازمة.
- إنشاء خلية دائمة للازمات تتشكل من منشط، خبراء، مكلف بالاتصال والإعلام وناطق رسمي و تملك مخططات لتسيير الأزمات كمخطط الإعلام والاتصال **للأزمة**.

إن كلمة " اتصال " بمفهومها الحالي هي ترجمة لكلمة (communication) المشتقة من اللاتينية (communicar) التي تعني النشر ونقل معلومة أو خبر من مرسل إلى متلقي بواسطة قناة أو وسيلة و هو كذلك تبادل أو إرسال معلومات أو أخبار بهدف تغيير سلوك الآخر " (1).

بمعنى أن الاتصال يعني القدرة على الإجابة عن الأسئلة الخمس المشهورة للاسوال وهي : " ماذا، لمن، كيف، وبأي اثر".

فيليب سويت يؤكد بأنه لا يمكن أن يكون هناك اتصال إلا إذا:

- ✓ حفظت المعلومة / الخبر.
- ✓ بدأ الفكر يعمل لها.
- ✓ تسلسل ردود الفعل والتفكير.
- ✓ إرسال محتمل لرجع الصدى.

المنجد الموسوعي لعلوم الإعلام والاتصال يعرف الاتصال بأنه ".

- نشاط يهدف إلى إقامة علاقة مع شخص أو إشراك شخص أو مجموعة أشخاص في شيء ما، ونتيجة هذه العلاقة.
- هو الشيء الذي تبلغه (إعلان، برقية، رسالة، خبر، نبأ، معلومة...
- وسيلة تقنية يتصل بواسطتها الأشخاص فيما بينهم.

في مجال التسيير، فإن الاتصال يعني مجموع النشاطات المباشرة بهدف تقديم أحسن صورة لمؤسسة ما أو المنظمة وتحقيق شهرة معينة والتعريف بنشاطاتها من اجل التنمية.

ترتكز هذه النشاطات على تقنيات عديدة تسمى تقنيات الاتصال: علاقات عامة داخلية وخارجية، علاقات مع الصحافة، إشهار مباشر (رسائل ، هاتف...) شعار (لوقو) المؤسسة.

لوحظ عادة أن الأزمة تكبر كلما اهتمت بها الصحافة أكثر، وبالتالي فإن سوء
تسيير الأزمة من ناحية الاتصال يؤدي إلى تشويهها والزيادة في حدتها.

أثناء الأزمة ينصب اهتمام الصحافة عادة حول نقاط محددة: عدد الضحايا ؟ الأخطار على المحيط ؟ المتسبب في الحدث أو الأزمة ؟ الإجراءات التي سبق اتخاذها ؟

---

1)- LAMAREE ALAIN, La communication dans les organisations, Université du Québec, Canada, 2001, P. 12.

لتجنب أي أثار سلبية لعملية الاتصال أثناء الأزمة، لابد من إعطاء أهمية خاصة للاتصال، فمن الخطر محاولة تسيير الأزمة بمنع انتقال المعلومات أو بغلق الأبواب أمام الصحافة ووسائل الإعلام.

يتم تنظيم الإتصال من خلال:

- مخطط اتصال الأزمة الذي يعد قبل وقوع الأزمة وهو يحدد العناصر:

- ✓ مجموع الترتيبات المتعلقة بالاتصال.
- ✓ أهداف الاتصال.
- ✓ محتوى الرسالة والجهات التي تتوجه إليها والوسائل.
- ✓ يحدد مخطط الاتصال القواعد الواجب مراعاتها عند وقوع الأزمة لذلك، لابد أن يتميز بالدقة ويحرر بلغة واضحة أي قابل للتعديل حسب الظروف والمستجدات وان يكون في متناول كل المعنيين بتطبيقه وتوفر له كل الإمكانيات الضرورية.

لا يكفي توفر مخطط اتصالي ورسالة بمحتوى جيد ومقنع، فلابد من تبليغ كل ذلك للرأي العام من طرف الصحافة واستعمال كل وسائل الإعلام، أفراد المؤسسة (الناطق الرسمي، الإطارات العمال...) هم المعنيون بتبليغ محتوى الرسالة إلى الصحافة. المؤسسات الغربية كانت هي أول من اهتم بالاتصال وكانت تلجا في البداية إلى تعيين احد المختصين للتحدث باسمها وتقديم معلومات عنها إلى الصحافة والرأي العام.

و هناك من يلجأ إلى معاهد الاتصال المختصة للتدرب على كيفية التحدث إلى الصحافة.

إن المؤسسة التي لا تمارس الاتصال في الأوقات العادية تموت وتندثرو المؤسسة التي تمارس الاتصال بطريقة غير مهنية تعمل على إلحاق أضرار كبيرة بسمعتها وبصورتها لدى الرأي العام، هذا في الأوقاف العادية.

أما أثناء الأزمات فالوضع يتطلب الاتصال بمهنية عالية على أوسع مستوى للتمكن من امتصاص نتائج الأزمة وخلق محيط متعاطف ومساند.

إن المؤسسة لا تعيش بمفردها في محيط خال من البشر وبالتالي عليها في الأوقات العادية من إقامة علاقات مع المؤثرين في المحيط الذي تمارس نشاطها فيه. هذه العلاقات " تؤسس " وتبني مع الأيام من خلال دعوتهم لحضور الأبواب المفتوحة التي تنظمها بالاحتفال بالأعياد الوطنية وغيرها من المناسبات.

هذا النوع من العلاقات مفيد جدا للمؤسسة التي تتحول مع الوقت ومع تطور العلاقات مع المحيط إلى " مركز " تتمحور حوله نشاطات كل المقيمين في المنطقة الذين يكتشفون أن وجود المؤسسة في حيهم أو مدينتهم يعود عليهم بالفائدة خاصة وان هذه المؤسسة تهتم بهم وتساهم في مختلف نشاطات الحي أو

المدينة من خلال رعاية بعض الأنشطة، وأنها تضع بعض مرافقها تحت تصرف المواطنين عندما يلجئون إليها. من أهم الفئات التي يجب على كل مؤسسة على ربط علاقات معها نذكر: الصحافيين ووسائل الإعلام، أعضاء الجمعيات، بعض المواطنين، قادة رأي، تلاميذ المدارس والثانويات... كل واحد من هؤلاء هو شاهد وناقل جيد لما تقوم به المؤسسة من نشاطات مفيدة للمحيط.

هناك إستراتيجية تلجأ إليها بعض المؤسسات لتسيير الأزمة أهمها ثلاث هي:

في هذه الحالة تقدم توضيحات وشرح الأسباب ويتم ذلك بسرعة أي بمجرد حدوث الأزمة.

مهما تكون الإستراتيجية يتصف إتصال الأزمة بما يلي:

- ✓ المبادرة بممارسة الاتصال مع بداية الأزمة، وهذا شانه التخفيف من الكثير من الأعباء.
- ✓ تقديم الحقيقة كاملة لأن الحقيقة مهما خفيت ستظهر في الأخير كاملة.
- ✓ الاهتمام بالاتصال الداخلي، لأن أفراد المؤسسة هم أهم مروج للرسالة الاتصالية واقتناعهم بمؤسستهم وبرسالتها هو عنصر ايجابي جدا في عملية الاتصال الخارجي.
- ✓ الاعتماد على المختصين لشرح أسباب الأزمة لان المختص هو محل ثقة الجمهور، فهو يتحدث كعالم بالأمور وشارح لها، وهذا من أهم وظائف وسائل الإعلام.
- ✓ الاعتماد على مختص لتسيير الاتصال، فنتائج سوء تسيير الاتصال تزيد في حدة الأزمة.

المبحث الرابع

وسائل الإعلام

يحتل الإعلام والاتصال مكانة هامة في المجتمعات المعاصرة و الدور الذي يلعبه في تحديث هذه المجتمعات سواء تم تصنيفها في عداد العالم المتقدم أو في شريحة الدول الانتقالية أو المتخلفة كبير، و هذا الدور له أهمية في نشر الثقافة الحديثة والتكنولوجيا المتقدمة وأساليب الحياة العصرية في البلاد النامية وأبرزت الدراسات العلمية الدور الذي تلعبه وسائل الاتصال في مجالات التحديث والتنمية والتغيرات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية في دول العالم الثالث.

تطلع وسائل الاتصال بالدور الأوفى في تغيير أنماط الحياة الاجتماعية والثقافية والاقتصادية...وتعمل بصفة مستمرة لإقامة عادات ومفاهيم وممارسات ومهارات جديدة وبالتالي في بناء علاقات جديدة، وإحداث تغيرات كبيرة في المواقف والاتجاهات النفسية والعقلية والوجدانية للإنسان.

تشمل وسائل الاتصال قدرات بشرية، وأدوات و وسائل اتصال بسيطة في خدمة الأفراد والجماعات والجماهير، وبني أساسية معقدة و تكنولوجية متقدمة، ومواد وآلات تنتج وتستقبل وتخزن وتسترجع الرسائل.

تنقسم وسائل الاتصال إلى وسائل مباشرة (الاتصال ألمواجهي) ووسائل غير مباشرة (التلفزيون .....الخ). فإن وسائل الإعلام(بمعناه الواقعي والعلمي) يقتصر استعمالها على الوسائل غير المباشرة (الإذاعة والتلفزيون والصحف والسينما والمسرح).

تتعدد التقسيمات لوسائل الإعلام، فيقسمها البعض إلى وسائل مطبوعة كالصحف والمجلات والدوريات والكتب والكتيبات والنشرات واللافتات والملصقات، وكذلك وسائل سمعية كالإذاعة والتسجيلات الصوتية وغيرها من الوسائل التي تعتمد على الصوت وحده، ووسائل بصرية مثل المعارض والنصب التذكارية والإعلام واللافتات وغيرها من الوسائل التي تعتمد على حاسة النظر وحدها، ووسائل سمعية بصرية تجمع بين الصوت والصورة مثل العروض السينمائية والتلفزيون والمسرح.
يقسمها البعض الآخر إلى وسائل سمعية، Audiotiry،ووسائل بصرية Visual ووسائل سمعية وبصرية Audio-Visual ووسائل مكانية Spatial إعلامية (كالكتب والصحف والمجلات واللافتات) ووسائل مكانية بصرية إعلامية، ووسائل زمنية سمعية(كالإذاعة)
وسوف نستعرض من هنا أهم وسائل الإعلام، دون تصنيفها إلى تلك الأنواع والتقسيمات السابقة مكتفين بأهميتها الحالية من حيث تعلق الناس بها ومدى تأثيرها على الرأي العام

مما لا شك فيه أن التلفزيون يأتي في المقام الأول من حيث الأهمية الحالية بالنسبة لوسائل الإعلام، تليه الصحف، ثم الإذاعة، السينما، ثم المسرح.

لقد شهدت وسائل الإعلام تطورات متلاحقة كما لحق تلك الوسائل تقدم وتراجع في الأهمية، كانت بدايتها عند اختراع الطباعة ولذلك احتلت الصحافة المقام الأول، وظلت على عرش الإعلام لفترة طويلة، ثم تأثرت تلك الوسيلة بظهور الإرسال الإذاعي ثم تأثرت كل منهما الصحافة والإذاعة بالإرسال التلفزيوني ثم بالتطورات المذهلة و المتلاحقة في تقنيات الاتصالات وخاصة في مجالات الأقمار الفضائية واستخدامها في خدمة البث الإذاعي و التلفزيوني.
إن لتلك الوسائل مميزاتها وخصوصيتها التي تبقي لها قدرا مناسبا من الأهمية والتأثير لدى الرأي العام. ويكفي أن نذكر ما قاله أحد السياسيين عندما سئل: لو أعلنت الحرب العالمية الثالثة اليوم، فأين تبحث عن الخبر؟
فقال "افتح الراديو على الفور للتأكد من الخبر، ثم أفتح الصحيفة لأعرف قصة الخبر، ثم افتح التلفزيون لأعيش الخبر".

إن تلك التطورات التي لحقت وسائل الاتصال ووسائل الإعلام والتي حولت العالم إلى قرية صغيرة التي زادت من أهمية وسائل الإعلام من تأثيرها في الفرد وفي سيطرتها عليه جعلت وسائل الإعلام أكثر قدرة على محاصرة عقل الإنسان وخياله، فلم يعد الإنسان محاصرا بصحفه المحلية، أو إذاعاته، أو تلفزيون بلده، بل إن في متناول يده آلاف الصحف ومئات المحطات الإذاعية و التلفزيونية.

<u>تنقسم الوسائل الإعلامية عادة إلى ثلاثة أقسام:</u>

ــ منظومة الإعلام المقروء : تضم هذه المنظومة:

* الصحف اليومية المركزية العامة والمتخصصة.
* الصحف المحلية.
* الصحف المتخصصة حسب جمهور المستهدف (طلاب، عمال، فلاحون...).
* المجلات الأسبوعية العامة.
* المجلات الشهرية العامة والمتخصصة.
* المجلات الدورية العامة والمتخصصة.

ـ منظومة الإعلام المسموع : تضم هذه المنظومة مختلف المحطات الإذاعية :

* المركزية العامة والمركزية المتخصصة (موسيقى، دراما، شبيبة...).
* الإقليمية.
* المحلية .
* الموجهة.

ـ منظومة الإعلام المرئي : وتضم مختلف المحطات التلفزيونية العاملة في البلد:

* المركزية العامة (الشبكات القومية) والمركزية المتخصصة.
* الإقليمية.
* المحلية.
* الفضائية.

تمتلك كل منظومة إعلامية خصوصية تكنولوجية معيّنة تشكل العامل الحاسم والمحدد لطبيعة عملها، ولنوعية أدائها، وللفن الصحفي المستخدم فيه ونوعية وطبيعة جمهورها، وطرق وأساليب التأثير والإقناع المستخدمة فيها...الخ.

تتميز كل وسيلة من وسائل الإعلام بخصائص تتفوق فيها على الأخرى بما لها من إمكانيات وسمات تنفرد بها عن غيرها.

فالاتصال الشخصي على سبيل المثال أكثر قدرة على الإقناع من السينما والتلفزيون، وهما أكثر قدرة من الراديو، وهو بدوره أسرع من المواد المطبوعة.كما أن الطابع الشخصي للوسيلة يزيد من قدرتها على الإقناع.

ولا شك أن الجمع بين أكثر من وسيلة إعلامية يكفل النجاح للرسائل والحملات. فالأفراد يوزعون أوقاتهم بين رسائل الإعلام ليحصلوا من كل وسيلة على حاجاتهم من الترفيه والتثقيف والتوجيه...، وسوف نعرض فيما يلي خصائص كل وسيلة من وسائل الإعلام على حده.

ـ <u>أولا : المطبوعات (الإعلام المقروء – الصحافة) :</u>

تعد المطبوعات من أقدم وسائل الإعلام، فهي تأتي قبل السينما والراديو والتلفزيون بما يزيد عن مائتين وخمسين عاما، ولا غنى لأي مجتمع عن الصحافة وإن كان يعيبها أنها تتطلب نوعية خاصة من الجمهور القارئ القادر على الاستيعاب والتحليل، كما أن الكلمة المطبوعة أقل تأثيرا من الوسائل السمعية والبصرية ومن الوسائل المذاعة إلا أنه، يمكن الاحتفاظ بالمعلومات التي تحتويها أكثر من مرة. كما أن بعض المواد المطبوعة، مثل، المجلات بما تحتويه من رسوم وصور ملونة وأساليب شيّقة من المعالجة تستطيع تقديم الموضوعات التي تتحدث عنها بإفاضة وإسهاب.

وإذا كان التلفزيون و السينما يستطيعان نقل صور حية للأحداث، وإذا كان الراديو لا يحتاج من الفرد لأي مجهود في استقبال المادة الإعلامية التي يبثها، فإن للصحف جاذبيتها.

- **<u>الصحافة:</u>**

تشمل الصحافة الصحف والمجلات، ومازالت الصحافة تحتل أهمية كبرى رغم ظهور الإذاعة والتلفزيون، ولقد شهدت الصحافة تطورات كبيرة نشأت عن تطور تقنية الطباعة وكذلك التقدم في الفن الصحفي، إضافة إلى ملاحقة الصحف للأخبار المحلية والعالمية بفضل وكالات الإنباء المحلية والعالمية وما تثبته من أنباء على مدار الساعة.

إن الصحيفة وسيلة مريحة كما أن الفن الصحفي وتنوع ما تحويه من أخبار وتعليقات ومقالات وآراء للمتخصصين وللعامة وشكاوي واقتراحات ورسوم كاريكاتيرية وصور يؤدي إلى أهمية الصحافة.

ـ تتمثل هذه الجاذبية فيما يلي:

- الصحف واسعة الانتشار، ويقرأ الصحيفة الواحدة أكثر من فرد، مما يهيئ المزيد من الدراسة والفهم والتعمق ويسمح بالتخيل.
- تلقى الصحف إقبالا من أوساط المثقفين الذين يخرج من بينهم قادة الرأي العام وما يتمتعون به من قوة إقناع فضلا عن توافر الرغبة لديهم في نقل ما قرءوه إلى الآخرين، مما يساعد على انتشار المضمون الإعلامي.
- تتيح الصحف للقارئ الحرية الكاملة في الوقت الذي يحدده لإستقبال الرسالة الإعلامية وإعادتها عندما يريد.
- تؤكد التجارب أنّ المواد الإعلامية المعقدة والمتشعبة يفضل تقديمها مطبوعة.

لقد أثبتت التجارب التي أجرها "لازار سفيلد ودوب ووالبز وبيرسلون"، أن "وسائل الاتصال المكتوبة أو المطبوعة تتفوق على الوسائل الأخرى بالنسبة للجمهور القارئ، وذلك لما تتميز به من مقدرة على عرض التفاصيل الدقيقة والموضوعات الطويلة التي تساعد على توضيح الأمور للقراء وتهيئ لهم الدراسة المتأنية بالإضافة إلى إمكان قراءتها في الوقت والمكان المناسبين مما يضفي عليها صفة الخصوصية" (1).

ـ ومن الأمثلة على الوسائل المكتوبة :

* الصحف.
* المجلات.
* الكتب العامة أو المتخصصة.
* اللافتات.
* الكتيبات للمؤسسات...الخ.

ـ خصائص الصحافة المقروءة (2):

يمكن تحديد أبرز خصائص الصحافة المقروءة، وفق هذا المنظور على النحو التالي:

تستخدم الصحافة المقروءة تكنولوجيا الطباعة لتحقيق وجودها، والطباعة تقنية، وبالرغم من تطورها، تنتمي في جوهرها إلى العصر الميكانيكي، عصر الثورة الصناعية الأولى.

- القراءة وسيلة بصرية، والطباعة تقنية تعتمد على الرؤية، والعين حاسة البصر هي التي تربط القارئ بالصحيفة.

- الطباعة تقنية المتعلمين، وبالتالي فإن الصحافة المقروءة تشترط خاصية معرفة القراءة والكتابة بمن يتعرض لها، وتستبعد الأميين.

- تقدم الطباعة نصا مفتوحاً لقراءات متعددة, ولذلك فإن الصحافة المقروءة تعطي القارئ فرصة التأمل والتفكير و التخيل.

---

1) - محي الدين عبد الحليم،"الإتصال بالجماهي والرأي العام"، القاهرة: مكتبة الأجلو،1993، ص11.

2) - سمير محمد حسن،"الإعلام و الإتصال بالجماهير و الرأي العام، القاهرة": مكتبة عالم الكتب،1993، ص17.

- فعل القراءة يتطلب من القارئ التفرغ الكامل، لا يستطيع القارئ أن يمارس عملا آخر أثناء القراءة، وذلك على العكس من فعل الاستماع أو المشاهدة.
- إن الصحافة المقروءة هي الوسيلة الإعلامية الوحيدة التي تسمح للمتلقي أن يمارس السيطرة الكاملة على ظروف التعرض، بمعنى أن القارئ يتعرض للصحيفة التي يريد، وللمادة التي يريد، في الوقت الذي يريد، وفي المكان الذي يريد، كما أنه يستطيع أن يقرأ وفق الإيقاع الذي يحدده، وبالسرعة التي تناسبه، وأن يكرر عملية القراءة حتى يستوعب المضامين والأفكار ويتفاعل مع النص.

ـ <u>انعكاس خصائص التكنولوجية على فن التحرير الصحفي:</u>

- فرض ارتفاع المستوى التعليمي (وغالبا الثقافي أيضا) للقراء ارتفاع مستوى الرسالة الإعلامية الصحفية، سواء من حيث اختيار الموضوعات، أو طرق معالجتها، أو حجم المعلومات والأفكار المتضمنة فيها.
- اعتمدت الصحافة المقروءة على الذاكرة البصرية وقوانينها في تحديد مضمون إنتاجها (التحرير)، وعلى القيم البصرية في تحديد شكل هذا الإنتاج (الإخراج).
- تفرغ القارئ لعملية القراءة (بالإضافة إلى نوعية هذا القارئ المتعلم والمثقف)، وسيطرة القارئ على ظروف التعرض، وفشل الصحافة المقروءة في منافسة الإذاعة والتلفزيون في مجال السرعة في تقديم الأحداث والوصول إلى الجماهير الواسعة. إن مجمل هذه الخصائص جعلت الصحافة المقروءة موضوعيا أكثر وسائل الإعلام مقدرة على انتقاء الموضوعات الصعبة والمعقدة، وعلى معالجتها بقدر نسبي من الشمولية والعمق، وعلى تقديم قدر من الوصف والشرح والتفسير والتحليل للظواهر والأحداث والتطورات، الأمر الذي يجعلها أكثر تأهيلا لإشباع حاجات إعلامية متنوعة ومتطورة لجمهور أرقى وأنضج.

ـ <u>سمات وسائل الإعلام المقروءة:</u>

إن وسائل الإعلام المقروءة أكثر الوسائل الإعلامية مقدرة على:

- مخاطبة الشرائح المتعلمة والمثقفة والاختصاصية في المجتمع.
- تقديم المعارف والمعلومات والآراء التي تشكل أساس المعرفة الجدية بالأحداث والظواهر والتطورات.
- تفسير وشرح وتحليل وتقييم الأحداث والظواهر والتطورات.
- التوجه إلى ذهن القارئ، وذلك بهدف التأثير على معارفه ومواقفه واتجاهاته، وبالتالي على وعيّه.

إن مقدرة وسائل الإعلام المقروءة على التأثير كبيرة ولكنها صعبة، وذلك بسبب الموقف النقدي والخبرة الاتصالية، والنوعية المتميزة، عموما لشرائح واسعة من القراء.

في ضوء ما تقدم، يمكن القول أنه، "عندما تكون الرسالة معقدة، وعندما يكون الهدف مخاطبة ذهن الشرائح المتعلمة والمثقفة والخبيرة، يكون الإعلام المقروء هو الوسيلة الأكفأ لتحقيق الفهم والإقناع من المسموع والمرئي "(1).

---

1) - محي الدين عبد الحليم،"الإتصال بالجماهي والرأي العام"، القاهرة: مكتبة الأجلو،1993، ص19.

ـ ثانيا : الإذاعة (الإعلام المسموع) :

رغم تراجع أهمية الإذاعة بعد ظهور التلفزيون, إلا انه ما زال لها جمهورها و مميزاتها و خصوصيتها التي لا تجعل البعض يتنازل عنها. فظهور التلفزيون يؤثر على متابعة برامج الراديو, لكن هذا ,ليس معناه القضاء على الراديو,فللراديو مجالات لا يستطيع أن ينافسه فيها التلفزيون.

الإذاعة وسيلة إعلام جماهيرية واسعة الانتشار، ويمكنها أن تصل إلى جميع الأفراد بيسر وسهولة متخطية حاجز الأمية والحدود الجغرافية...الخ.، كما أن عملية استقبال المواد الإعلامية من خلال أجهزة الراديو لا تحتاج إلى أي مجهود بل يمكن نقله إلى أي مكان ، ولا تتطلب تفرغا تاما للاستماع إليها.
وتزداد فاعلية الرسالة الإعلامية المذاعة بدفء الصوت والمؤثرات الأخرى كالموسيقى وغيرها بالإضافة إلى أن المواد السهلة والبسيطة التي تقدم بواسطة الراديو يسهل تذكرها، فهي تصل إلى الأطفال والكبار والمتعلمين والأقل تعليما.

ألإذاعة وسيلة سريعة للنشر، بالإضافة إلى الإحساس الجماعي الذي يتوفر لجمهورها مهما تباعدت أماكنه.

ومن سلبيات الإعلام الإذاعي، أن الفرد قد يعرض نفسه للإذاعة بلا اهتمام أو تركيز، لذا يجب على القائمين بالاتصال الإذاعي أن يبذلوا جهودا مضاعفة تجذب انتباه المستمع واهتمامه بالمادة الإعلامية التي يقدمونها.

يستطيع المستمع أن يقوم بتسجيل المواد المذاعة واستعادتها أكثر من مرة، كما تساعد الإذاعة في بث روح الاهتمام بالقضايا الهامة والمسائل العامة وفي سرعة تجميع الجماهير حول رأي معيّن بصفة خاصة في أوقات الشدائد أو الظواهر الخاصة.

الإذاعة هي الوسيلة الإعلامية الأولى التي استطاعت أن تصل إلى جمهورها في أي مكان متخطية حواجز الأميّة وعقبات الانتقال في المناطق الوعرة...الخ. كما أنها لا تحتاج إلى تفرغ تام للاستماع إليها، حيث يمكن القيام ببعض الأعمال و الاستماع إلى الراديو في نفس الوقت.

ـ خصائص الإذاعة:

تتميز الإذاعة بالخصائص التكنولوجية التالية :

- تقوم الإذاعة على أساس نقل وبث الأصوات بسرعة (وفي زمن حدوثها أحيانا)، والأذن هي الصلة التي تربط المستمع بالإذاعة.
- الصوت البشري، عبر المذيع، هو حامل الرسالة الإعلامية.
- تأخذ عملية مخاطبة المستمع من خلال المذيع طابعا "شخصيا"، الأمر الذي يعطي لتجربة الاستماع طابعها الفردي و الذاتي.
- لا تتطلب عملية الاستماع تفرغ المستمع بشكل كامل، بل تتيح له حتى إمكانية القيام بعمل آخر.
- لا يستطيع المستمع أن يتحكم بظروف التعرض للمادة الإذاعية، فهو يستمع إلى المادة المحددة سلفا، والمنقولة بإيقاع معيّن، وفي توقيت معيّن، وعبر مذيع معيّن، وهو يتعرض لهذه المادة مرة واحدة، ولا يستطيع تكرار عملية التعرض.

- الانتشار الواسع للإذاعة (موجات الإذاعة لا تعرف الحدود والحواجز) يجعلها قادرة على إعطاء إحساس عام وجماعي، وبالتالي يجعلها أكثر وسائل الإعلام مقدرة على إعطاء إحساس عام وجماعي، وبالتالي يجعلها أكثر وسائل الإعلام مقدرة على الاستهواء، وبالتالي على الوصول والتأثير في أوساط الجماهير التي لا تتمتع بقدر كبير من التعليم والثقافة والخبرة.
- تحقق الإذاعة مجالا واسعا للاختيار والانتقاء أمام المستمع، إذ يكفي تحريك مؤشر جهاز الراديو لتغيير المحطة إلى أخرى محلية أو خارجية.
- لا تفترض عملية الاستماع شرط معرفة القراءة و الكتابة، و قد يضم جمهور الإذاعة حتى الأميين.

ـ <u>انعكاس خصائص التكنولوجية على الفن الصحفي (1):</u>

- إن الإذاعة هي أكثر وسائل الإعلام مقدرة على تقديم ما يحدث، في لحظة حدوثه، عبر النقل الحي والمباشر، ولكنها وبسبب السرعة، والدورية لا تستطيع أن تقدم ما حدث إلا في عموميته، وفي خطوطه العامة.
- يعتمد فن التحرير الصحفي في الإذاعة على قوانين الذاكرة السمعية، خاصة ما يتعلق بتحديد مضامين وأساليب المعالجة ونوعية المعلومات...الخ.
- يلعب صوت المذيع دورا هاماً، باعتباره الحامل الرئيسي لحامل الرسالة الإعلامية الإذاعية، حيث تنشئ علاقة "خاصة" بين المستمع والمذيع، وهذا ما يجعل الإذاعة أكثر مقدرة على مخاطبة عواطف الجماهير، و انفعالاتها. و هذا ما يفسر نجاح الإذاعة في نشر وترويج المعلومات والأفكار والمواقف من خلال التحريض والإثارة في أوساط الجماهير الواسعة.
- انخفض مستوى جمهور الإعلام المسموع، وخاصة في البلدان التي تنتشر فيها الأميّة، الأمر الذي جعل جمهور الإذاعة يضم شرائح واسعة من الأميّين ومحدودي التعليم والثقافة.

ـ <u>ثالثا : التلفزيون (الإعلام المرئي أو السمعي البصري):</u>

يتمتع التلفزيون بفاعلية فريدة على حاستي السمع والأبصار، فهو يجمع بين الرؤية والصوت والحركة بالإضافة إلى أنه واسع الانتشار وقادر على نقل صورة حية وواقعية وفورية للأحداث المحلية والعالمية سياسية واقتصادية واجتماعية وفنية ورياضية...الخ.
لا يتطلب التعرض للتلفزيون مجهودا من المشاهد الذي يستطيع استقبال الإرسال التلفزيوني وهو جالس في بيته دون أن يبرح مقعده، ويمكن عن طريق الصوت والصورة والحركة واللون والموسيقى مع مؤثرات الإخراج الأخرى كالإضاءة والديكور وغيرها زيادة تأثير المادة الإعلامية.

يكمن الاختلاف بين الراديو والتلفزيون في طبيعة الاهتمام والتركيز أثناء التعرض. فالتلفزيون، يشد الانتباه أكثر من الراديو، فلا يستطيع المتفرج أن ينصرف عن المشاهدة إلى غيرها في حين أنه يمكنه ذلك وهو يستمع إلى الراديو. مشاهد التلفزيون يندمج تماما عن المستمع للراديو، من أجل هذا، كان التلفزيون أكثر قوة، لأنه يجذب الفرد وقتا أطول ويحتاج إلى انتباه أكثر.

ـ <u>المزايا الأساسية للتلفزيون:</u>

<u>من المزايا الأساسية للتلفزيون أنه :</u>

---

1) - محي الدين عبد الحليم،"الإتصال بالجماهي والرأي العام"، القاهرة: مكتبة الأجلو،1993، ص27.

- **يقدم المادة الإعلامية للمشاهد وقت حدوثها ويمكن أيضا تسجيلها وإعادة عرضها.**
- يعرض عند الإعلان- كل جوانب المادة الإعلانية ويسمح بتعديد أساليب العرض والتقديم.
- يعد في المجتمعات المتقدمة وسيلة قوّية يمكن عن طريقها الوصول إلى جميع المواطنين في حين أصبحت الإذاعة والصحف والمجلات وسائل محلية أو تتجه إلى جماهير متخصصة أو محدودة.

تشير الدراسات التي أجرها "بولمر ودوب" إلى أن،" الوسائل السمعية البصرية كالأفلام الناطقة والتلفزيون، تمتاز بتأثير أقوى من الوسائل السمعية وكذلك الوسائل البصرية، لأنها تجمع بين مزايا هذين النوعين، وتتطلب من المشاهدين استخدام حاستي البصر والسمع مما يضاعف التركيز واليقظة" (1).

- مما يميز التلفزيون عن غيره من الوسائل الإعلامية، هو أنه أقرب وسيلة للاتصال ألمواجهي، فهو بين الرؤية والصوت والحركة واللون، ويستطيع أن يكبر الأشياء الصغيرة فتبدو في صورة واضحة، وهو كالإذاعة يقدم المادة الإعلامية في نفس زمن حدوثها، ويوفر الإحساس الجماعي لمشاهديه، كما أنه لا يتطلب استعدادات خاصة ومواعيد محددة كالسينما، ويكفي المشاهد أن يضغط على مفتاح صغير ليشاهد برامج التلفزيون في جو عائلي هادئ.

ــ <u>خصائص التلفزيون:</u>

<u>يتميز التلفزيون بالخصائص التكنولوجية التالية :</u>

- المقدرة على التقديم السريع والحي والمباشر للرسالة الإعلامية مستخدما الصوت والصورة والحركة والألوان.
- امتلاك لغة تعبيرية متميزة، واستخدام عناصر تجسيد فني غني، ومخاطبة أكثر من حاسة والتوجه إلى الذهن والعاطفة في آن واحد.
- جمهور التلفزيون واسع ومتنوع، ولا يتطلب التعرض للرسالة التلفزيونية معرفة القراءة والكتابة.
- التلفزيون أكثر جاذبية ، وأكثر مقدرة على تقديم رسائله عبر مسارات ترفيه.
- جمهور المشاهد هو غالبا أفراد الأسرة.
- تجربة المشاهد هي غالبا جماعية.
- تفترض المشاهدة قدرا من التفرغ وربما التركيز والاهتمام.

ــ <u>انعكاس خصائص التكنولوجية على الصحافة التلفزيونية (2):</u>

<u>انعكست هذه الخصائص التكنولوجية على الصحافة التلفزيونية على النحو التالي :</u>

- ــ أصبح التلفزيون أكثر وسائل الإعلام مقدرة على نقل "الواقع" إلى المشاهدين، وعلى إعطائهم إحساسا بأنهم ليس فقط يشاهدون ما يحدث ويطلعون عليه، بل هم حتى يشاركون في صنعه.

---

1) - محي الدين عبد الحليم،"الإتصال بالجماهي والرأي العام"، القاهرة: مكتبة الأجلو،1993، ص38.

2)- المرجع نفسه، ص 42 .

- تميز التلفزيون بمقدرته على التغطية السريعة والفورية والحية والمباشرة، ولكن المحكومة بشروط إنتاجها، ومواعيد تقديمها.

إن حقيقة كون فعل المشاهدة يتم قي البيت، وأن جمهور المشاهدة هو أفراد الأسرة، جعلت تجربة المشاهدة تجربة جماعية (وليس فردية كما هو الحال في الصحافة والإذاعة) .

- اندفعت الجماهير إلى التلفزيون أساساً من أجل الترفيه و التسلية، ثم من أجل المعرفة و الإطلاع.

الإدارة الإعلامية الناجحة لأي ظاهرة من الظواهر الاجتماعية يجب أن تدرك جيدا وبشكل عميق هذه الخصائص المختلفة للوسائل الإعلامية المختلفة والتي أشرت إلى أهمها، وأن تعرف كيف تستخدمها وتقودها، بحيث تستنفذ طاقاتها وإمكانياتها، وأن تستخدم الوسيلة المناسبة لمعالجة الموضوع المناسب ولمخاطبة الجمهور المناسب، ولإنجاز المهمة المناسبة، وبالتالي تحقيق الهدف المناسب.

ـ رابعا : السينما :

يعتبر الاتصال عن طريق المرئيات أكثر الوسائل فعالية في نقل الأفكار، ويعتقد العلماء أن قدرة المرئيات على التأثير في حاسة البصر تفوق قدرة الصوتيات على التأثير في حاسة السمع في جذب الانتباه بما يزيد على خمسة وعشرين ضعفا، ويضاف إلى ذلك أن حاسة البصر هي أسرع الحواس في تسجيل الصور الذهنية في عقل الإنسان. ويقول العلماء أيضا أن الرؤية تشكل 83% من المعلومات المكتسبة، أي أن حاسة البصر وحدها تتقدم على جميع حواس الإنسان الأخرى في اكتساب المعلومات.

إذا أضفنا الصوت إلى الصورة، فإن الرسالة يصبح أثرها في الاتصال قويا إلى درجة كبيرة، كما أن الصوت الإنساني في الأفلام يضفي عليها صفة الواقعية ويكسبها الإقناع بالإضافة إلى أثره في جذب الانتباه، ولذلك، فإن نقل الأفكار عن طريق الأفلام الصوتية يتميز بنسبة عالية من الوضوح في الرسالة والاهتمام من جانب المستقبل، وتكون النتيجة قدرة أكبر على تذكر المعلومات المكتسبة من الأفلام بالقياس إلى ما يكتسب من وسائل الإعلام الأخرى.

إن الوسائل البصرية تمتاز بقدرتها الفائقة على الاستهواء، ويؤيد معظم العلماء هذه النتيجة بالنسبة للأطفال، وقد أثبتت معظم الدراسات قدرة الأفلام على تزويد الجماهير بالمعلومات الجديدة، بالإضافة إلى دورها في تكوين الرأي حول المشكلات والموضوعات التي لم تتكون بشأنها اتجاهات راسخة.

أن إمكانيات السينما غير محدودة كاعتمادها على التصوير الخارجي، ومزجها بين المشاهد الطبيعية والمشاهد المأخوذة في الأستوديو، واستخدامها المؤثرات الصوتية والألوان الطبيعية، ولغة الحديث اليومي المبسطة...الخ، كل هذا يضاعف من شدة تأثيرها وجاذبيتها، ولكن حينما يبالغ الفيلم في تضخيم الأشياء فقد تفسر هذه الأشياء بطريقة مختلفة، كما أن الأفلام السينمائية المستوردة قد تسبب أثرا عكسيا لاختلاف ظروف المجتمع المأخوذة عنه عن الظروف المحلية والنماذج البيئية.

لذا، تقوم معظم الدول من خلال أجهزتها الإعلامية بإنتاج أفلام تصور مظاهر النهضة والتطور في مجالات الزراعية والصناعية بالإضافة إلى المجالات العلمية والتعليمية والصحية، كما تتناول هذه الأفلام المجالات السياحية في الدولة فتبرز أهم معالمها، وتعرض لفنونها الشعبية ومتاحفها وآثارها التي تجذب السياح إليها وتؤكد عراقتها وتاريخها الحضاري، كما تتضمن هذه الأفلام تسجيلا لأهم الأحداث والانتصارات التي حققتها هذه الدولة أو ما قدمته للإنسانية من خدمات في مجال معين.

تقاسم السينما التلفزيون وتشترك معه في الكثير من الخواص، إلا أنها تختلف عنه في أنها تحتاج إلى مجهود يقوم به الشخص من تحرك وانتقال إلى مكان استقبال الرسالة الإعلامية كما أنها لا تتمتع بحيوية وحرارة الإعلامية والإخبارية الفورية التي يبثها التلفزيون في حينها.

ــ <u>خامسا : الاتصال المواجهي (الشخصي المباشر):</u>

يحتل الاتصال الشخصي موقع الصدارة بين وسائل الاتصال الأخرى في قوة التأثير على مر العصور. فرغم وسائل الإعلام الحديثة من راديو وتلفزيون وطباعة متطورة وما صاحبها من أتساع وقوة انتشار للرسالة الإعلامية، فإن هذا التقدم الهائل يقف ويتراجع أمام ما يتمتع به الاتصال الشخصي من قدرة على استطلاع سريع لصدى الرسالة وتوجهها حسب التجارب والتفاعل بغية إحداث التأثير المنشود وذلك إذا ما توافرت مهارات الاتصال وتهيأت ظروف الاستقبال.

كما يتميز الاتصال الشخصي بانخفاض التكلفة واستهداف الجمهور مباشرة والعفوية غير المقصودة التي تبدو واضحة في اللقاءات العابرة والمحادثات غير الرسمية، كما أنه أكثر مرونة وأكثر سهولة في تقدير حجم التعرض للرسالة، ويحدث نوعا من الروابط الوجدانية بين المرسل والمستقبل.

الاتصال المباشر أو ما يعرف بـــ"الاتصال ألمواجهي"، هو الذي يستخدم قنوات ما بين الأشخاص، ويشمل الاتصال الشخصي والثنائي، أي اتصال فرد بفرد أو مجموعة أفراد محدودة جداً، والاتصال الجماعي، أي اتصال فرد أو عدة أفراد بمجموعة كبيرة من الأفراد اتصالا مباشرا مواجهي.

<u>ومن الأمثلة على ذلك :</u>

- المحاضرات واللقاءات والندوات والاجتماعات التي يلتقي فيها المسئولون بالجماهير لقاءا مباشرا.
- المعارض الدولية الإقليمية والوطنية والمحلية العامة أو المتخصصة.
- الزيارات التي يمكن ترتيبها وإعدادها بهدف زيادة المعلومات للجماهير.
- الحفلات سواء العامة أو الخاصة أو المحدودة أو المؤتمرات...الخ.

<u>الخلاصة:</u>

تنبع أهمية الإعلام من استثماره لتلك الرغبة الطبيعية لدى الإنسان في المعرفة وفي اكتشاف ما حوله ومن حوله، وفي الإحاطة بأخبار الآخرين و أخبار المجتمع والكون المحيط به.
ومع التقدم في وسائل الاتصال، أصبح الإنسان أسير الإعلام ووسائله. إن وسائل الإعلام اليوم هي التي تشكل الرأي العام وهي التي تحاصر إنسان اليوم ليلا و نهارا، وتمده بالمعلومات و الأخبار صحيحة أو غير صحيحة و الوسائل الإعلامية هي التي تحاول توجيهه لوجهة معينة، ولرأي معين.
إن الإنسان بعد تعقد المجتمعات و تشعب الموضوعات عاجز تماما عن معرفة الأخبار العامة بنفسه و بوسائله الخاصة، وذلك فهو مضطر لأن يعرفها بواسطة الإعلام وأن الدول و الحكومات مستعدة دائما لكي تسيطر على الرأي العام وتوجيهه لصالحها –مستعد ة لأن تنفق الكثير على الإعلام ووسائله في سبيل ذلك.
نجد حاليا أن الصوت الأعلى هو الذي يسيطر على الأذهان و على المفاهيم،حتى ولو كان ينقل غير الحقيقة.

الفصل الثاني
تأثير وسائل الإعلام على سلوك الأفراد

❖ **المبحث الأول: نظريات تأثير وسائل الإعلام.**

- **أولا:** نظرية الرصاصة الإعلامية (الحقنة تحت الجلد).
- **ثانيا:** نظرية التأثير المحدود لوسائل الإعلام.
- **ثالثا:** نظرية الاستعلامات وتلبية الحاجات.
- **رابعا:** نظرية التنفيس (التطهير).
- **خامسا:** نظرية التعلم من خلال الملاحظة.

❖ **المبحث الثاني: التأثير من خلال الرسالة الإعلامية.**

- **أولا:** أهداف الرسالة الإعلامية.
- **ثانيا:** الإعلام والجمهور.
- **ثالثا:** دور الإعلام في مواجهة ظاهرة من الظواهر.

❖ **المبحث الثالث: التأثيرات التبادلية بين الإعلام و مصالح الأمن و الرأي العام.**

- **أولا :** الرأي العام, مفهومه و أنواعه و كيفية قياسه.
- **ثانيا :** عناصره.
- **ثالثا :** أنواعه.

رابعا: أهميته و وسائل تكوينه.

الفصل الثاني

تأثير وسائل الإعلام على سلوك الأفراد

الإنسان يتأثر بما يرى و بما يسمع, و الفارق بين إنسان و آخر هو مدى التأثر أو نسبته و لكنه يتأثر. الإنسان يتأثر عبر وسائل الإعلام المختلفة من تلفزيون وصحافة و راديو و سينما و مسرح و كتب و مطبوعات , و عبر وسائل الاتصال المباشرة من لقاءات و ندوات...الخ.

و تختلف نسبة التأثر من بيئة إلى أخرى, و من مرحلة عمرية إلى مرحلة عمرية أخرى, و لا خلاف على أن كلا من مرحلة الطفولة و مرحلة الشباب و المراهقة هي من أهم سنوات التلقي والتأثر و تكوين الشخصية.

لكلّ وسيلة من وسائل الإعلام مقدرة على الإقناع تختلف باختلاف المهمّة الإقناعية و الجمهور، إلاّ أنّ التجارب تشير إلى أنّ الاتصال ألمواجهي أكثر مقدرة على الإقناع من الراديو، و أنّ الراديو أكثر فاعلية من المطبوع.

لقد لوحظ أنّ كلما أزداد الطابع الشخصي للوسيلة، زادت قدرتها على الإقناع و أنّ تأثير التعرض لعدة وسائل إعلامية أفضل من تأثير التعرض لوسيلة واحدة.

إذا تساو لت جميع الظروف يكون الاتصال الشخصي أكثر مقدرة على الإقناع من الراديو، و الراديو أكثر قدرة على الإقناع من المطبوع.

يقسمون الأفراد وقتهم بين وسائل الإعلام، بحيث يحصلون من كلّ وسيلة من الوسائل على احتياجاتهم من الترفيه و الإعلام و التوجيه و التثقيف و التوعية وفقا لإمكانيات كل وسيلة و رغبات كل متلقي.

إنّ مقدرة أي وسيلة من وسائل الإعلام على جعل المضمون يتسم بواقعية و بحيوية أكبر قد تزيد من تأثير تلك الوسيلة. و هناك ثلاثة من أهم وسائل الإعلام التي ينبغي مراعاتها عند التخطيط الإعلامي و مخاطبة الرأي العام: ـ الصحافة ـ الراديو ـ التلفزيون.

في العصر الحديث تحاصر وسائل الإعلام الفرد في أي مكان يذهب إله، و في أي وقت من الأوقات، و تتعدد مضامينها، مما استلزم دراسات ما يمكن أن تتركه على الفرد و الأسرة و المجتمع من تأثيرات، و قدم علماء الاتصال و الاجتماع و السياسة العديد من النظريات التي تشرح تأثير وسائل الاتصال، ويصعب استعراض كل هذه النظريات لتعددها من ناحية و تداخلها من ناحية أخرى، و قد يعود تعددها إلى اختلاف تخصصات الباحثين، و قد يعود تداخلها إلى أنّه ما أن تظهر نظرية و تسود لفترة، حتى تظهر نظرية جديدة تحل محلها أو تدعو إلى المزيد من البحث و التعمق.

المبحث الأول

نظريات تأثير وسائل الإعلام

ـ أولا: نظرية الرصاصة الإعلامية أو الحقنة تحت الجلد:

استخدمت وسائل الاتصال الإلكترونية في الحرب العالمية الأولى بشكل مكثف لم يسبق له مثيل حتى أن هتلر أرجع هزيمة ألمانيا في هذه الحرب إلى تأثير الإذاعة والحرب النفسية(بالإضافة إلى عوامل أخرى) التي شنتها دول الحلفاء ضد ألمانيا.

وصاحب ذلك وجود إيمان قوي بأن وسائل الإعلام قادرة على تحديد الفكر ودفع الأفراد إلى التصرف وفقا لأسلوب معين تسعى إلى تحقيقه سواء كان ما تهدف إلى إحداثه من تأثير إيجابيا كزيادة المعلومات أو سلبيا.

وشعر المواطنون بالقلق لإحساسهم بأن "وسائل الإعلام حلت محل العنف أو القهر في إخضاع الجماهير وإقناعها بتقبل الأوضاع القائمة وأشارت بعض الدراسات إلى أن ما كان في الماضي يتم تحقيقه بالعنف والقهر من الممكن تحقيقه عن طريق الجدل والإقناع من خلال وسائل الإعلام، وقال هتلر: لماذا أخضع الأعداء بالوسائل الحربية مادام في وسعي إخضاعهم بوسائل أخرى أرخص وأجدى، إن عملية استعداد المدفعية وهجوم المشاة في حرب الخنادق سوف تضطلع بها الدعاية مستقبلا، وتفاخر قائلا: إن عملية دمار أمريكا نفسها يمكن تحقيقها من الداخل" (1).

وظهرت في وسط هذا الاتجاه خلال هذه الفترة "نظرية الرصاصة الإعلامية أو الحقنة تحت الجلد تأثرا بالنظرية النفسية الشائعة في تلك الفترة المتعلقة بالمنبه والاستجابة التي تفترض أن لكل فعل رد فعل، وإن كل منبه يحقق استجابة مؤكدة" (2)، واعتبرت هذه النظرية وسائل الإعلام منبها تتعرض له الجماهير وتستجيب له بشكل أو بآخر.

تعطي هذه النظرية للإعلامي قوة كبيرة في التأثير وتشبهه بمن يطلق الرصاص ليصيب من يريد إصابته فور إطلاق الرصاص عليه.

ـ يتلقى الأفراد المعلومات من وسائل الإعلام مباشرة دون وجود وسطاء.

ـ أن رد فعل الفرد رد فردي لا يعتمد على تأثره بالآخرين.

يعكس ذلك وجهة النظر التي كانت سائدة آنذاك والتي تنظر إلى جماهير وسائل الإعلام على أنهم مكونون من كائنات سلبية يمكن التأثير عليهم تأثيرا مباشرا بواسطة وسائل الإعلام، فالجماهير هي مجرد بذرات منفصلة من كتلة ملايين القراء والمستمعين والمشاهدون مهيئون دائما لاستقبال الرسائل التي تشكل كل منها منبها قويا ومباشرا يدفع المتلقي على القيام بشيء معين يسعى القائم بالاتصال إلى تحقيقه.

ـ ثانيا: نظرية التأثير المحدود لوسائل الإعلام:

بدأت تظهر تدريجيا فكرة المجموعات الفرعية التي تقوم على جمهور داخل جمهور A mass within

---

1)- ميلفين ل، و آخرون،"نظريات وسائل ألإعلام"، ترجمة كمال عبد الرؤوف، القاهرة:الدار الدولية للنشر و التوزيع، 1993 ص29.
2)-المرجع السابق، ص 36.

a mass بعد نظرية "الرصاصة الإعلامية أو الحقنة تحت الجلد حيث قدمت رؤية أشمل وأدق لكيفية استقبال المعلومات من وسائل الإعلام والاستجابة لها فلم تعد المعلومات التي يستقبلها الفرد مقصورة على ما تمده به وسائل الإعلام مباشرة وإنما تأتي بعض المعلومات من أفراد آخرين سبق لهم التعرض لهذه الوسائل وتوصلت الدراسات الميدانية إلى ظهور فكرة انتقال المعلومات على مرحلتين.

تتلخص هذه النظرية في "أن المعلومات تنتقل على مرحلتين: من وسائل الإعلام إلى قادة الرأي، ومن قادة الرأي إلى أفراد آخرين حيث تبين أن عددا كبيرا من الأفراد غيروا من آرائهم نتيجة لتأثير الأشخاص عليهم وليس لتأثير وسائل الإعلام عليهم " (1).

وساعدت الدراسات العديدة التي أجريت بعد ذلك على تغيير وجهة النظر القائلة بأن لوسائل الإعلام تأثيرا مباشرا مثل الحقنة تحت الجلد أو الرصاصة إلى وجهة النظر التي تأخذ في الاعتبار الظروف الأخرى غير وسائل الإعلام والتي تعمل كعامل مكمل لأحداث التأثير وليست العامل الوحيد وكان من أهم هذه الدراسات دراسات بول لازر سفيلد وبرنارد برلسون وهازل جوديت لحملة الرئاسة الأمريكية عام 1940 حيث أوضحت أن ناقلي المعلومات من وسائل الإعلام يمكن أن يؤثروا على مواقف وقرارات مستقبلي هذه المعلومات، كما تبين أن الناخبين يتأثرون بأصدقائهم أكثر من تأثرهم بوسائل الإعلام في عملية الإدلاء بالأصوات لأنها عملية جماعية يتأثر فيها الفرد بآراء جماعاته الأولية بدرجة واضحة.

ثم تطورت فرضية انتقال المعلومات على مرحلتين إلى انتقال المعلومات على مراحل متعددة، وساهمت بحوث روجرز وشوميكر حول قادة الرأي في هذا التطوير.

يقول بيتز إنه بالإضافة إلى الاتصال غير المباشر الذي يتلقاه الأفراد عبر تدفق الخطوتين أو عدة خطوات بالإضافة إلى وسائل الاتصال مباشرة إما للحصول على مزيد من المعلومات وإما لتعزيز رأي قدم إليهم من أحد قادة الرأي أو لتكوين آراء خاصة فعلى الرغم من المكانة المتميزة لصديقك، إلا أنه لا يمكن قبول معلوماته العلمية التي أخبرك بها المنشورة في مجلة علمية متخصصة سبق له الإطلاع عليها، وإنما قد تقرر الرجوع إلى المجلة العلمية وقراءة الموضوع بنفسك، أن ما حدث في الواقع كان علاقة متبادلة بين وسائل الإعلام و قادة الرأي وهي علاقة حددت في النهاية كيفية وصول مضمون وسائل الإعلام إليك وتأثيره فيك.

تبين أن لهؤلاء القادة تأثيرا كبيرا على باقي الأفراد لصعوبة تفاديهم من ناحية وسهولة الاقتناع بآراء ناس معروفين لنا أكثر من أفراد لا نعرفهم-ويخاطبوننا من وسائل الإعلام من ناحية أخرى- والخلاصة أنه وفقا لهذه النظرية يكون تأثير وسائل الإعلام مجرد متغير يعمل مع ومن خلال متغيرات أخرى في إحداث التأثير.

- <u>ثالثا: نظرية الاستعلامات وتلبية الحاجات:</u>

<u>كانت النظريات السابقة تعترف بالنموذج الآتي:</u>

المصدر ←——— الرسالة ←——— الملتقى ←——— التأثير

تنظر هذه النظريات إلى الجمهور على أنه جمهور سلبي لا حول له ولا قوة أمام قوة الرسالة وتأثيرها

---

1)- المرجع السابق ص29.

الفعال حتى ظهر مفهوم الجمهور العنيد اعترافا بدوره النشط الفعال باعتباره يبحث عن الأشياء التي يريد أن يتعرض لها فيختار عن طواعية وانتقائية ما يريد أن يتلقاه، وهو جمهور لا يستسلم تماما لوسائل الإعلام وإنما يقوم بالتغيير أو التحويل أو السيطرة كما يشاء.

تأخذ نظرية الاستعلامات وتلبية الحاجات في الاعتبار الأول الملتقى كنقطة بدء بدلا من الرسالة، وتشرح سلوكه الاتصال فيما يتصل بتجربة الفرد المباشرة مع وسائل الإعلام لأن الأفراد يوظفون مضامين الرسائل بدلا من التصرف سلبيا حيالها. فالجمهور وفقا لهذه النظرية أساس في عملية الاتصال إذ يقوم الملتقى باستمرار باختيار الرسائل الإعلامية من بين فيض الرسائل الكثيرة التي يريد هو نفسه أن يتلقاها، ويشكل التعرض لوسائل الإعلام جانبا من بدائل وظيفة لإشباع الحاجات التي يمكن مقارنتها للوهلة الأولى بوظيفة قضاء وقت الفراغ لدى الإنسان،ويفترض هذا المدخل أن إشباع الحاجيات يتم من خلال التعرض إلى وسيلة إعلامية محددة وليس من خلال التعرض لأية وسيلة إعلامية بالإضافة إلى السياق الاجتماعي الذي تستخدم فيه الوسيلة.

باختصار، تؤكد هذه " النظرية فاعلية الجمهور المتلقي إذ أنه دائم التقرير لما يريد أن يأخذ من الإعلام بدل السماح للإعلام بتوجيهه الوجهة التي يريدها، فالجمهور يعتمد على معلومات وسائل الإعلام ليلبي حاجاته ويحصل على ما يحتاج إليه، وتصبح استعمالات الإنسان للإعلام المحرك الرئيسي الذي يمكن أن يقاس بموجبه تأثير وسائله عليه" (1).

تطرح هذه النظرية الأفكار الآتية:

- إن الجمهور نشط وفعال ويختار من الوسائل الإعلام ما يناسب احتياجاته ورغباته،وبالتالي يمكن تفسير استخدام المتلقي لوسائل الإعلام بمثابة استجابة منه للحاجة التي يستشعرها ويتوقع أن ينال بعضها من خلال استعماله لوسائل الإعلام.
- إن الجمهور المتلقي نفسه صاحب المبادرة في تقرير الوسائل و الأساليب التي يتلقى بها الإعلام ما يتفق وحاجاته ورغباته، فالمبادرة في ربط إشباع الحاجات باختيار الوسيلة المناسبة تخضع للمتلقي نفسه في عملية الاتصال بالجماهير.
- إن رغبات الجمهور عديدة، ولا يلبي الإعلام إلا بعضا منها، لأن الحاجات التي تخدمها وسائل الإعلام تشكل جزءا من نطاق أشمل من حاجات الإنسان لوجود بدائل أخرى لإشباع تلك الحاجات كاللعب والزيارات ولقاءات الجماعات الأولية والمجاملات الاجتماعية.

يقوم الإعلام بتحقيق ثلاثة تأثيرات من خلال اعتماد الناس عليه وهي:

- التأثيرات المعرفية.
- التأثيرات العاطفية.
- والتأثيرات السلوكية.

يرى كاتز أننا كنا في الماضي نسأل: ماذا تفعل وسائل الإعلام للناس؟بدلا من أن نقول ماذا يفعل الناس بوسائل الإعلام؟ أن الكثير من الأبحاث انطلقت من وجهة نظر ما أسماه "مسك الدفاتر" الدالة على

1)- المرجع السابق ص29.

السؤال الأول أكثر من انطلاقها من وجهة نظر الاستعلامات و الإشاعات الدالة على صيغة السؤال الثاني. لكن هذه نماذج منها:

توصل مارك ليفي من تصنيفه لاستعمالات و إشباعات مشاهدة التلفزيون إلى خمسة مجالات للاستعلامات و الإشباعات التي أوردها مشاهدو الأخبار التلفزيونية وهي:

- **مجال التسلية:** أستخلصه من عبارات المشاهدين التي تقول: حينما يقوم مذيعو نشرة الأخبار بالتنكيت مع بعضهم البعض يكون تقبل الأخبار أسهل.
- **مجال المراقبة وإعادة الاطمئنان:** يتمثل في عبارات المشاهدين مثل قولهم: تجعلني أخبار التلفزيون أدرك أن حياتي ليست بهذا السوء على أي حال. وقول البعض: أشاهد أخبار التلفزيون لكي أعرف الأسعار ولا أفاجأ بارتفاعها.
- **مجال التوجيه المعرفي:** يتمثل في عبارات المشاهدين ومنها: مشاهدة أخبار التلفزيون تبقيني على اتصال بالعالم الخارجي.
- **مجال الإستياءات:** أستخلصه من عبارات مثل: عندما يأتي موعد نشرة الأخبار ليلا أكون قرأت أو سمعت معظم ما تقدمه.
- **مجال التوجيه العاطفي:** أستخلصه الباحث من عبارات المشاهدين أمثال: تساعدني مشاهدة أخبار التلفزيون على الاسترخاء بعد يوم شاق، وعبارة مثل: أحيانا تكون أخبار التلفزيون مثيرة جدا.

إن أهم الإشباعات والفوائد التي تحققها مشاهدة التلفزيون هي:

ـــ التسلية.
ـــ الترويح.
ـــ التعرف على المشاكل الاجتماعية المحلية و زيادة المعلومات و التثقيف.

التلفزيون في حياة سكان المناطق الشعبية: إن أهم الاستعلامات و الإشباعات التي يحققها التلفزيون لهؤلاء السكان هي : زيادة المعلومات العامة،الترفيه،تعديل السلوك والنمو الاجتماعي عامة.

العوامل التي تجذب الجمهور أو تصرفه عن الأفلام السينمائية: أن أهم ما يحققه التردد على دور السينما ومشاهدة الأفلام هو: التسلية،مشاهدة أشياء يصعب مشاهدتها في الحياة العادية و اكتساب معلومات جديدة.

إن أهم ما يحققه التلفزيون ما يلي:

* **نفسيا**: التخلص من الشعور بالعزلة والوحدة، زيادة الشعور.
* **اجتماعيا**: الإسهام في فهم المشاكل الاجتماعية و تجنب المخالفات والجرائم.
* **معرفيا**: زيادة المعلومات:السياسية، الأدبية، التاريخية، النفسية و التربوية وتحسين القدرات اللغوية للمشاهدين في اللغات الأجنبية.

إن أهم أوجه الإفادة التي تحقق للمشاهدين من استعمالهم للتلفزيون هي: التسلية، زيادة المعلومات وتعلم أشياء جديدة.

إن أهم أوجه الإفادة من البرامج الإذاعية والتلفزيونية هي: اكتساب معلومات سليمة دون عناء، صقل العقل ونضج الفكر ،تعود النطق الصحيح ، الترغيب في متابعة المصادر الثقافية، الوقوف على أحدث الاتجاهات الثقافية، التعرف على كثير من الأدباء و المفكرين،وتوفير عناء شراء الكتب.

ـ رابعا: نظرية التنفيس(التطهير):

تعتمد نظرية التنفيس على مبدأ تطهير العواطف والمشاعر عبر التجربة غير المباشرة، و الفكرة الأساسية هي: إذا أحس شخص بالعطش وشرب جرعة كبيرة من الماء فإنه لابد أن تمضي عدة ساعات قبل أن يحس بالرغبة في الشرب مرة أخرى ذلك أن حاجته إلى الماء قد أشبعت بالكبت و الغضب،فأرتكب عملا عدوانيا، ذهب هذا العمل بغضبه، وأصبح الشخص أكثر هدوءا وسلاما بعد ذلك، والمرحلة الثانية في النظرية هي إمكان تصريف غضب الشخص تدريجيا عن طريق مشاهدته لمعركة في التلفزيون.

يتمسك أصحاب هذه النظرية بنظرية أرسطو الشهيرة حول المسرح من أن المعاناة التي يخوضها المتفرج تؤدي إلى حالة من التطهر أو التنفيس عن الانفعالات فيخرج المتفرج وقد شعر بالراحة والطمأنينة ، وكتب أرسطو عن وظيفة التطهير أو التنفيس من خلال الدراما عن طريق الإحساس بالخوف والشفقة وتقمص شخصية البطل في المسرح اليوناني القديم. كما أن العنف نفسه لم يكن يعرض على المسرح أبدا كما يحدث اليوم في التلفزيون.

يتمسك أصحاب أفلام العنف والرعب بنظرية فرويد في التنفيس عن الانفعالات المكبوتة ولكنه تنفيس يتم عن طريق التحليل النفسي والإدارة والفهم لا عن طريق التعرض لمظاهر العنف والمشاهدة الداعرة وهي مناظر لا يمكن أن تؤدي إلى تهذيب نفوس الأطفال والشباب وإنما تفجر الطاقات الشريرة وتضغط على زناد الرذيلة وتثير الفتنة.

يرى بعض الباحثين وفقا لهذه النظرية أن مشاهدة أفلام العنف تسمح للمشاهد بتصريف إحباطه من خلال المعايشة الخيالية بدلا من الممارسة الواقعية حيث تعمل هذه المشاهدة كصمام أمان يصرف الإحباط و الشعور بالعداء وتكون نتيجتها مماثلة للكلمات التي يوجهها المرء لكيس مملوء بالهواء، فالإحباطات تتراكم داخل الأفراد في حياتهم اليومية وتطلق أو تفرغ بشكل بديلي عن طريق مشاهدة سلوك العنف.
إن مشاهدة الفرد للعنف عبر وسائل الإعلام يمكن أن تعطي الفرد فرص مشاركة سلبية في الصراع العنيف الذي ينطوي عليه الفيلم أو البرنامج، وتزود الفرد بخبرة عدوانية بديلة مما يمثل أداة لتهدئة مشاعره من العدوان والإحباط.

كما يقول رجال صناعة التلفزيون أن هناك عبرة وهدفا من وراء تصوير بعض مشاهد العنف و العدوان وهو أن العنف أو العدوان دائما ينتهي بنهاية طبية حيث تهدف القصة البوليسية في الغالب إلى إظهار أن الجريمة لا تجدي نفعا وأن المجرم ينال ما يستحقه من عقاب.

ـ خامسا: نظرية التعلم من خلال الملاحظة:

تشير هذه النظرية إلى أنه يمكن أن يتعلم الأفراد سلوك العنف من مراقبة أو مشاهدة برامج العنف والرعب والإثارة، فالأفراد يتعلمون سلوك العدوان والعنف من خلال مشاهدتهم للتلفزيون بتنميط سلوكهم حسب سلوك الشخصيات التي تعرضها برامج العنف ، وتنطبق هذه النظرية بشكل أقوى على الأطفال الصغار حيث يكون لبيئتهم تأثيرها الهام على ما يتعلمونه، وتزداد الخطورة حينما يكون التلفزيون بديلا عن الأبوين،لأن الأطفال يفهمون الأفلام و البرامج التلفزيونية بطريقة مختلفة عن عالم الكبار حيث لا يستطيعون في أحوال كثيرة استنتاج العلاقات بين المشاهد التي يرونها أو ترتيبها

لتفسير المادة الدرامية مما يجعل تذكرهم للمضمون أشبه ما يكون بالشظايا فلا يتمكنون من بناء العلاقات بين برامج الكبار واستخلاص العبر من المسلسلات، كما قد ينجح في ذلك الكبار مما يمكن معه القول أن الصور الذهنية التي تتركها أو تخلقها المضامين التلفزيونية تترك صورا مشوهة عن حقيقة العالم. ويرى شرام وزملاؤه أنه إذا عرضت مشاهد العنف والقسوة والسلوك غير الطبيعي علنا على الجماهير ستكون سببا في إثارة الرغبة في السلوك العنيف عند الناس، و لا يوجد شك في وجود علاقة ما بين ازدياد جرائم العنف وازدياد البرامج المليئة بالسلوك الإجرامي والأعمال العنيفة في السينما و الراديو و التلفزيون .

ترى هذه النظرية أن العنف في وسائل الإعلام يزيد من احتمال العدوانية عند المستقبلين من خلال ما يلي:

- تزويد المشاهدين بفرص لتعلم العدوان و العنف.
- تقديم شخصيات شريرة يمكن تقليدها.
- بصرف النظر عن المبادئ الأخلاقية والقيم نجد الأطفال على استعداد لتذكر العنف و استعمال أساليبه.
- يرغب الأطفال في أن يكونوا مثل الشخصيات الناجحة التي يرونها في الخيال ويميلون إلى تقليدها سواء كانت شريرة أم تعمل في جانب الخير.

المبحث الثاني

التأثير من خلال الرسالة الإعلامية

ـ أولاً : أهداف الرسالة الإعلامية:

تمارس وسائل الإعلام تأثيرها من خلال الرسائل التي تنقلها إلى الجماهير المستهدفة، ولذلك، فإن المهمة المركزية للرسالة الإعلامية ليس فقط أن توجد، وأن ترسل، بل أيضا أن تصل، وأن تؤثر.

و لذلك:

- تتضمن الرسالة الإعلامية موضوعا ما (حدثا أو ظاهرة أو قصة أو تطورا)، و تعالج الرسالة هذا الموضوع بأسلوب يتناسب مع خصوصية الموضوع (اقتصاد، رياضة، ثقافة، سياسة، دين)، وخصوصية الوسيلة التي ستنقله (صحيفة، إذاعة وتلفزيون)، وخصوصية النوع الصحفي المستخدم (خبر، تعليق، تحقيق وحديث)، وخصوصية الجمهور المستهدف (عام، شباب، أطفال ونساء)، وأخيرا خصوصية الهدف المطلوب (إعلام، توعية، تحريض).
- يكون موضوع الرسالة الإعلامية آنيا، ناضجا، مؤثرا، ومهما بالنسبة لشرائح واسعة من الجمهور. تختار كل وسيلة إعلامية موضوعاتها وفق طبيعتها وشخصيتها، وفي ضوء سياستها، وأهدافها، وجمهورها.
- توضع الرسالة الإعلامية في شكل (إخراج وتقديم) مناسب.

- تتجسد الرسالة في شكل قالب (نوع صحفي)، وتصل إلى الملتقي من خلاله، يجب استخدام الأنواع الصحفية المختلفة وفق الفهم الشامل والعميق لنظرية الأنواع الصحفية، التي تحدد خصائص هذه الأنواع في الوسائل الإعلامية المختلفة.

تختلف الأنواع الصحفية في مقدرتها على حمل رسائل إعلامية مختلفة، وفي مقدرتها على إنجاز وظائف متنوعة:

- فالخبر مثلا، أكثر مقدرة على تقديم الوقائع والحقائق والمعلومات من خلال السرد.
- والتقرير أكثر مقدرة على تقديم الحدث.
- والتحقيق أكثر مقدرة على معالجة وتفسير وتحليل وتقييم قضية أو مشكلة أو ظاهرة.
- والتعليق أكثر مقدرة للتعبير عن رأي محدد ووا.ضح ومعلن.
- والحديث أكثر مقدرة على تقديم الواقع والآراء والمعلومات من خلال الحوار الحي والمباشر الذي يجريه صحفي كفء مع شخصية خبيرة ومتميزة.
- والعمود الصحفي أكثر مقدرة على إضفاء الطابع الذاتي على رأي الكاتب وموقفه ولغته وأسلوبه وأفكاره.
- والمقال هو النوع الصحفي المناسب لمعالجة القضايا في مستوى فكري وأفق نظري.
- والافتتاحية هي النوع الأكثر مقدرة على التعبير عن الموقف العام والرسمي للوسيلة الإعلامية.

ـ إن الرسالة الإعلامية الناجحة، أي القادرة على أن تصل وأن تؤثر، هي الرسالة التي تستخدم الأشكال التعبيرية المناسبة (1):

- السردية.
- الحوارية.
- الوثائقية.
- الدرامية.
- الكوميدية...الخ.

من أجل معالجة موضوعها، وتجسيد أفكارها، وإيصالها إلى الجمهور المستهدف، ولذلك، لابد من معرفة خصائص وإمكانيات هذه الأشكال التعبيرية، واستخدامها في الوسيلة المناسبة ولمعالجة الموضوع المناسب، ولمخاطبة الجمهور المناسب، وذلك كله من أجل تحقيق الهدف المناسب.

ـ أثناء معالجة ظاهرة من الظواهر الاجتماعية يتم إنتاج ثلاثة أنواع من الرسائل الإعلامية :

- رسائل موجهة إلى الداخل.
- رسائل موجهة إلى أطراف محددة.
- رسائل موجهة إلى المعني بالأمر.

لكل نوع من هذه الرسائل مهامها ووظائفها، وبالتالي موضوعاتها وأساليب وطرق معالجتها، وسبل وأشكال وصولها وتأثيرها. ويجب على الإعلاميين و المعنيين الآخرين إدراك هذه الحقائق أثناء التخطيط الإعلامي لمواجهة ظاهرة اجتماعية ما، وأثناء ممارسة الإعلام.

ـ تتعدد أبعاد مضمون الرسالة الإعلامية أثناء ظاهرة من الظواهر الاجتماعية:

---

1) - **فرج الكامل، تأثير وسائل الاتصال : الأسس النفسية و الاجتماعية، القاهرة: دار الفكر العربي**،1985، ص 33.

❖ **البعد:**

* ألمعلوماتي.
* الوطني.
* اللغوي.
* العاطفي.
* الفني.
* الديني.
* الاقتصادي.
* الاجتماعي.
* الثقافي و الفكري ..الخ.

يجب الاستفادة من مختلف هذه الأبعاد وتجنيدها كافة لإنتاج رسالة إعلامية فعالة. مع التطور التكنولوجي في مجال الإعلام زادت أهمية العنصر البشري في المراحل المختلفة من العملية الإعلامية.

– **تتلخص هذه التطورات فيما يلي (1):**

- ارتفاع المستوى التعليمي والثقافي للمتلقي.
- تراكم الخبرة الاتصالية الغنية والمتنوعة للمتلقي.
- تعزيز وتنامي الموقف النقدي للمتلقي
- ازدياد الأحداث والظواهر والتطورات تنوعا وتشابكا وتعقيدا.
- تزايد الاعتماد على وسائل الإعلام للحصول على المعرفة.
- تزايد أهمية الدور الذي تلعبه وسائل الإعلام في التنشئة الاجتماعية ، وفي تكوين النسقين، المعرفي و ألقيمي للمتلقي، و في تكوين وعيّه عموما.
- غزارة السيل الإعلامي الذي يتعرض له المتلقي.
- التأثير على المتلقي بفعل التكنولوجيا الحديثة.
- تراجع مفاهيم "الإعلام رسالة" و"الإعلام خدمة عامة" وبروز مفاهيم "الإعلام صناعة" و"المادة الإعلامية سلعة".

أدت هذه التطورات إلى ازدياد مهام الإطار الصحفي، الشيء الذي أدى إلى تخصيص إطار إعلامي مؤهل حسب الموضوع (رياضة، اقتصاد، ثقافة...) أو حسب الوسيلة (صحافة، إذاعة، تلفزيون) أو حسب النوع الصحفي (أخبار، أحاديث، تحقيقات) أو حسب الوظيفة (الدعاية، التحريض، التنظيم).
العمل الإعلامي له خصوصياته و قوانينه و معاييره التي يجب أن تحترم.

- الذي يحدد إستراتيجيات وسياسات ومنطلقات وأهداف ووظائف الوسيلة الإعلامية هي القوى المالكة و الموجهة لها. الذي يضع هذه الإستراتيجيات والسياسات والمنطلقات موضع التنفيذ، و يضع الخطط الإعلامية، ويرسم البرامج الكفيلة بتحقيق المهام وإنجاز الوظائف، هي القيادة الإعلامية.

الإعلام هو أساسا فعالية فكرية، تتفاعل مع الواقع الموضوعي بشقيه الطبيعي والاجتماعي، بهدف تشخيصه، وفهم قوانينه، ومعالجة معطياته وتطوراته وفق هذه القوانين، ووفق المنظور الخاص

---

1)- المرجع السابق ص 41.

للوسيلة الإعلامية، وتوليد معلومات وأفكار قادرة على أن تصل إلى الجماهير الواسعة، والتأثير عليها، ودفعها للسلوك والعمل في هذا الواقع الموضوعي بشكل يتفق مع رؤية القوى التي تملك الوسيلة الإعلامية.

إنّ الإعلام يقدم رؤيته لواقع ما أو ظاهرة ما، لأنّه له خصوصيته و التي تتحكم فيها عوامل مثل:

- دورية الإعلام، وارتباط إنتاج وتقديم المادة بمواعيد محددة.
- آنية موضوعاته.
- نوعية الجماهير.
- نوعية الوظائف والمهام التي يحققها، الإعلام ملتزم بتحقيق مهام محددة وإنجاز وظائف محددة. الرسالة الإعلامية مرهونة بظروف إنتاجها، وبنوعية جمهورها، وبنوعية الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها.

و نرى:

- كيف يختلف الإعلام عن الإعلان، وعن العلاقات العامة.
- وكيف يجب أن تتوفر للقيادة الإعلامية للمؤسسة حرية العمل حتى تستطيع إنجاز مهامها.
- وكيف يجب العمل في مراحل العمل الإعلامي: اختيار الموضوعات، ومعالجتها، وصياغتها وتقديمها.

الإعلام عملية Process كثيفة و معقدة يقوم مفهومها على أساس أن كل ظاهرة هي ظاهرة متحركة، وأنه يجب دراستها على هذه الحالة. و الاتصال عملية ليس لها بداية أو نهاية أو تسلسل أحداث، وليس هناك أشياء ثابتة، ولا توجد أشياء مستقلة عن الأشياء الأخرى، إن جميع العوامل تتفاعل، ومن الصعب الفصل فيما بينها.

يستعمل النموذج التقليدي لفهم عملية التواصل المرتكز على العناصر المتمثلة في: المصدر والقناة والرسالة والمستقبل.

يستعمل الإعلام للتأثير و لتحقيق أهدافا محددة تتوفر فيها الشروط التالية (1):

* يجب أن تكون الأهداف:
*واضحة ومحددة ومفهومة من قبل المشاركين في العملية الإعلامية.

* واقعية وتتناسب مع الإمكانات المتوفرة ومع الظروف الذاتية والموضوعية.

*موضوعية مربوطة بالواقع الملموس.

ـــ للإعلام أهداف تنقسم إلى عدة أنواع:

* **وفق معيار الدرجة:** هناك أهداف عامة وأهداف تفصيلية أو ثانوية.

* **وفق الطبيعة:** هناك أهداف ثابتة غير خاضعة للنقاش، وهناك أهداف مرنة قابلة للنقاش وقابلة للتغيير حسب متطلبات الموقف.

* **وفق المدة الزمنية:** هناك أهداف طويلة الأمد، و متوسطة، وقصيرة الأمد.

---

1)- المرجع السابق ، ص 46.

* **<u>المجال الجغرافي</u>:** تنقسم الأهداف إلى داخلية وخارجية. هدف الإعلام الموجه إلى الداخل أثناء الظواهر الاجتماعية يكون لتوضيح الموقف، وتحصين المواطن، و توعيته و تربيته...الخ.

ـ <u>ثانيا: الإعلام و الجمهور :</u>

يشكل الجمهور ركنا أساسيا في العملية الإعلامية، لأنّ المادة الإعلامية لا تكتمل إلا بتلقيها. المرسل يرسل من أجل تحقيق أهداف معيّنة، و القارئ (أو المستمع أو المشاهد) يقرأ من أجل تحقيق أهداف معيّنة. إن الفرد يحمل معه شخصيته (بجوانبها المختلفة) عندما يتعرض لرسالة إعلامية معيّنة. تدخل الرسالة الإعلامية إلى ذهن وعواطف المتلقي لتواجه مجموعة من العوامل التي تلعب دورا هاما في عملية وصول الرسالة، وكيفية فهمها واستيعابها، وطبيعة تأثيرها.

في ضوء هذه الحقائق تبرز أهمية المتلقي، فردا كان أم جماعة، وفي وقت مواجهة ظاهرة ما تتضاعف هذه الأهمية.

<u>لأنّ نجاح هذا النوع من الإعلام يتوقف على:</u>

- **<u>التخطيط</u>.**
- التنظيم.
- التنفيذ.
- كيفية استقبال الجمهور لهذا الإعلام.

<u>طبيعة الجمهور المتلقي:</u>

توصلت الأبحاث الإعلامية إلى نتائج مختلفة حول طبيعة الجمهور المتلقي.

<u>من أبرزها:</u>

ـ <u>مفهوم المتلقي السلبي (أو الجمهور السلبي):</u>

هو الذي يعرض نفسه بشكل سهل و عشوائي للرسالة الإعلامية، و الذي يتأثر أيضاً بهذه الرسالة وفق المضمون الذي يحدده المرسل.

ـ <u>مفهوم الجمهور المراوغ و العنيد:</u>

هو الذي أكتشف اللّعبة الإعلامية، و أمتلك خبرة اتصالية غنية و أصبح يؤكد شخصية و قوّة حضوره في عملية التعرض.

ـ <u>الجمهور النقدي (أو الفاعل أو الإيجابي):</u>

هو جمهور نوعي، يبرمج تعرّضه، و يخطط له، و يقف على أرضية فكرية و معرفية صلبة، و يقف موقفاً نقدياً إزاء ما يتعرض له. عملية الإقناع والتأثير عليه تزداد صعوبة، و هذا ما يضع على الرسالة الإعلامية و منتجيها مهام جديدة.

ــ **استخدام الاتصال كحوار:**

برزت مقولة استخدام الاتصال كحوار (Communication as Dialogue Model Approach) و ليس كمجرد عملية نقل (Communication as Transmission Model Approach)

لأنّ، " العملية الإعلامية لم تعد مجرد نقل المعلومات من المرسل إلى المستقبل، بل أصبحت عملية حوارية، و بذلك تتغيّر كيفية التفكير و النظر إلى الجمهور.

إنّ معرفة هذه المفاهيم بالغة الأهمية لإدارة الإعلام بشكل ناجح أثناء معالجة ظاهرة من الظواهر الاجتماعية" (1).

ــ **ثالثا: دور الإعلام في مواجهة الظواهر:**

ــ **تؤدي ظروف الظاهرة إلى تزايد:**

- أهمية دور الوسيطي Intermediary Role الذي تقوم به وسائل الإعلام، وخاصة ما يتعلق بإنجاز المهام التالية : تقديم معلومات، شرح أهمية ومغزى الأحداث، التوعية، التربية...إلخ.
- جذب اهتمام وسائل الإعلام، و اهتمام الرأي العام بوسائل الإعلام، الذي يصبح أكثر تعرضا لها. وهذا ما يفسر أن ظروف الظاهرة تتميّز بالاستخدام المكثف لوسائل الاتصال.

ــ **يحدد دور الإعلام في مواجهة الظاهرة على أساس المعطيات التالية :**

أ ــ **الغزارة الإعلامية :**

يتميّز الإعلام المعاصر بالكثافة والغزارة وحدة المنافسة، ويتعرض الفرد المعاصر لرسائل إعلامية أكثر من قدرته على متابعتها والإطلاع عليها وفهمها. و كذلك أكثر من الوقت الذي يستطيع أن يخصصه أي فرد للتعرض لوسائل الاتصال.

ــ **يترتب على ذلك:**

- المنافسة بين الرسائل.
- وتزايد الجهود المبذولة لتقديم رسائل مبتكرة ومتطورة وجذابة، قادرة على أن تنافس وأن تصل وأن تؤثر.

ــ **كذلك مكن هذا التطور القوى المحلية والإقليمية والدولية من أن:**

- توجه رسائلها على مدار الساعة، إلى المكان الذي تريد، وإلى الجمهور الذي تريد، وبغض النظر عن أية حدود جغرافية أو اعتبارات السيادة الوطنية، أو التشريعات القانونية.

ــ **يترتب على ذلك:**

- ضرورة تقديم رسالة إعلامية مدروسة ومناسبة.

---

1)-LIBAERT Thierry, La communication de crise, Ed. Dunod, Paris 2000, P. 28.

ب) – سيكولوجية الظاهرة:

المناخ السيكولوجي للظاهرة يتميّز بالسمات التالية :

- شد الانتباه و ردود فعل.
- الحاجة للشعور بالأمن والطمأنينة.
- الحاجة إلى المعرفة، ما الذي يحدث؟ ولماذا يحدث؟ وما هي الأسباب؟ و ما هي الحلول؟
- إبراز الحاجات الإعلامية، المعرفية والفكرية.
- إبراز الحاجة إلى الشعور بالثقة بالذات و المقدرة الذاتية.
- تصبح الظاهرة و تطوراتها موضوع الأحاديث اليومية، ويزداد بالتالي الاستهلاك الإعلامي.
- تستدعي الظاهرة إمكانيات للخروج منها و مواقف، يستطيع الإعلام أن يقوم بدور فاعل ولافت في هذا المجال.

ج) – تزايد أهمية البعد الإعلامي في إدارة الظاهرة:

بهذا الصدد يمكن تسجيل ما يلي:

- إن آنية الإعلام وموضوعه، ودوريته، ومرونته، وتنوعه، أمور تجعله الفعالية الأكثر تأهيلا للتعاطي مع الظاهرة، بعكس البحث أو الكتاب أو المسرحية أو الرواية أو الفيلم، التي تحتاج إلى زمن أطول للتعرض للظاهرة ومعالجتها.
- أصبح الإعلام المعاصر الشاشة العريضة التي تظهر عليها، و تتضح وتتكشف مختلف الأحداث و الظواهر في المجالات كافة، وهذا ما يفسر تعدد، وتوسع، وتعمق الروابط المشتركة بين الإعلام والعلوم والمجالات المختلفة. أصبحت اهتمامات الإعلام المعاصر عامة ومتنوعة، وتتسع لتشمل مجالات الحياة كافة، وخطابه عام ومنتشر، ويتسع ليشمل المجتمع كافة، والرأي العام الإقليمي والدولي، وفي ضوء ذلك يمكن فهم انجذاب الفعاليات والمجالات الأخرى (السياسية والإقتصادية والدينية والثقافية...الخ) واندفاعها صوب الساحة الإعلامية لتشخيص واقعها، ولمعالجة أمورها، وتقوية تأثيرها ومخاطبة جماهيرها.

د) – تراجع التجربة المباشرة :

" يتزايد تراجع التجربة الشخصية المباشرة للفرد المعاصر كوسيلة للتعرف على الواقع والحصول على المعلومات والمعارف الضرورية لتكوين الرأي وتحديد الموقف وتقرير نمط السلوك، ويعود هذا التراجع إلى أتساع القضايا المثارة، وتعدد وتنوع الحاجات الإعلامية للفرد والتطور التكنولوجي وطبيعة الحياة وإيقاع العصر"(1) . أدى هذا التراجع إلى تزايد أهمية الدور الوسيطي الذي تلعبه وسائل الإعلام، بحيث أصبح من الممكن القول أن ما تقدمه وسائل الإعلام، وليس التجربة المباشرة، هو الأساس لتكوين معارف وقيم وأراء الناس، وبالتالي لتحديد اتجاهاتهم ومواقفهم، ومن تم سلوكهم. إن الجيل الجديد لم يعد يعرف العالم بشكل محدد على أساس القراءة أو على أساس التحليلات المثبتة أيديولوجيا، ولا على أساس الوصف الشامل، إن هذا الجيل يمارس ويشعر بالعالم من خلال الاتصال السمعي البصري.

---

1)- BEAUDOIN Jean Pierre, Conduire l'image de l'entreprise, Ed. Liaisons, Paris, 1995 , p.46.

إن المعطيات الراهنة تؤكد تزايد البعد الإعلامي في المراحل المختلفة لمواجهة ظاهرة ما، ولهذا، أصبح الطرف الإعلامي متزايد الحضور، وقوي الصوت كطرف فاعل، وكمساهم نشط في المراحل المختلفة لإدارة الظواهر (التشخيص، ووضع الإستراتيجية، ورسم الخطط والبرامج والتنفيذ واستخلاص الدروس والعبر). أصبح الإعلام طرفا فاعلا في المستويات المختلفة لإدارة الظواهر.

ه) ـ <u>التعدد والتكامل في الأداء الإعلامي أثناء الظاهرة:</u>

تنطلق مختلف وسائل الإعلام من منطلقات واحدة، وتعمل غالبا ضمن إستراتيجية واحدة، من أجل تحقيق أهداف واحدة، لذلك نرى أهمية:

- أن تعمل هذه الوسائل كوحدة متكاملة.
- أن تسعى كل وسيلة إعلامية إلى إنجاز مهامها ووظائفها المحددة في إعلام الظاهرة، بما يتناسب مع نوعيتها، وشخصيتها ومجالها، وجمهورها.

تحقيق مبدأ الوحدة الإعلامية بحاجة إلى الفهم العميق لخصائص الوسائل، هذا الفهم الذي يقتضي ضرورة أن تحافظ كل وسيلة على شخصيتها ونوعها وطابعها، وتدرك أن قوتها تكمن في تميزها. قد تكون الإذاعة الأسرع والأكفأ في تقديم المعلومة، وقد يكون التلفزيون الأقدر على تقديم حدث مصور وموثق، ويتمتع بقدر كبير من المصداقية والوثائقية والإحساس بالمشاركة، في حين تكون الصحافة أكثر مقدرة على معالجة الأحداث والتطورات بعمق وتحليلها وتفسيرها. إذا كانت الصحيفة المحلية (أو الإذاعة المحلية أو المحطة التلفزيونية المحلية) أكثر مقدرة على مخاطبة جمهور محدد، فإن الصحيفة المركزية (أو الإذاعة المركزية، أو محطة التلفزيون القومية) أكثر مقدرة على التركيز على ما هو عام، ومخاطبة الجماهير العامة.

- يجب استخدام الأنواع الصحفية المختلفة في الوسائل الإعلامية المختلفة وفق الأسس العلمية لنظرية الأنواع الصحفية، وربما يضمن استخدام كل نوع لمعالجة الموضوع المناسب، إلى الجمهور المناسب، ولنقل المضمون المناسب، لتحقيق الهدف المناسب، وفي الوسيلة الإعلامية المناسبة، وبما يحقق تنوع وتكامل عمل وتأثير هذه الأنواع مجتمعة.
- كما يجب استخدام الأشكال والأساليب التعبيرية الإعلامية المختلفة (الحوارية والدرامية والتسجيلية والحوارية...الخ)، بما يضمن الاستفادة الكاملة من خصائص وإمكانيات كل شكل أو أسلوب وبما يحقق الوحدة والتنوع.

<u>إدارة الإعلام أثناء الظاهرة :</u>

الإعلام علم و فن. نأخذ قوانين العلم من الأدبيات والنظريات المستخلصة من الممارسة.

وبالتالي يجب تطبيقها بشكل خلاق ومبدع، يأخذ بعين الاعتبار الظروف الملموسة للواقع الملموس، ويبدع أشكالا ومضامين تقوم على أساس علمي وتستجيب لخصوصية الواقع الموضوعي المشخص و العياني.

يتحدد دور الإعلام في ضوء إستراتيجية عامة لمواجهة الظاهرة، وهذه القضية مركزية تحددها القيادة السياسية العليا، وتصبح مهمة القيادة الإعلامية وضع الخطط والبرامج التي تمكن الإعلام من أن يقوم بالدور المكلف به، وبالتالي من أن ينجز ويحقق المهام والوظائف المناطة به لمواجهة الظاهرة.

يمكن تحديد خطوات إدارة الإعلام أثناء الظاهرة في ظروف البلدان النامية كالتالي (1):

- **تحديد الرؤية العامة للظاهرة :**

▪ تجتمع القيادة السياسية، وتضع الأسس والمنطلقات العامة والمبدئية لفهم الظاهرة ومواجهتها.

- تقوم القيادة السياسية بعد ذلك بتشكيل لجنة خاصة عبارة عن فريق عمل متكامل، يضم قياديين وخبراء واختصاصيين في المجال المحدد للظاهرة، وفي المجالات الأخرى ذات الصلة.

- **تشخيص الظاهرة:**

- يقوم فريق العمل بجمع المعلومات والبيانات المتعلقة بعناصر الظاهرة كافة، وبمختلف أطرافها وجوانبها، ومن تم قراءة هذه المعلومات والبيانات، وتفسيرها، وتحليلها للتوصل إلى رؤية شاملة، وإلى فهم عميق لطبيعة الظاهرة، وجوانبها المختلفة.

- يجب أن تتميّز عملية تشخيص الظاهرة بالدقة والموضوعية، كما يجب أن ترى وأن تفهم وتقيم المعطيات المتعلقة بها كما هي في الواقع.

- **وضع المشروع الأولي لإستراتيجية المواجهة:**

- يقوم فريق العمل بتحليل عميق وشامل للموقف، ويضع المشروع الأولي للإستراتيجية العامة لمواجهة الظاهرة. ويحدد برامج المواجهة في المجال المحدد للظاهرة، وفي المجالات الأخرى ذات الصلة.

- يرفع فريق العمل دراسته (مشروع الإستراتيجية العامة لمواجهة الظاهرة) إلى القيادة العليا. ممثلي هذه القيادة شاركوا مع الخبراء والاختصاصيين في وضع مشروع المواجهة، و تبقى القيادة السياسية العليا هي صاحبة القرار الفصل، ولذلك تقوم هذه القيادة بتقويم الدراسة، وإقرار ما تراه مناسبا بشأنها، وربما تستعين ببعض الخبراء والاختصاصيين لتناقش معهم القضيّة. وقد تقر القيادة الدراسة (المشروع)، أو تجري تعديلات عليها، وقد تطلب إعادتها كلية. وفي حالة اعتماد الدراسة تصبح منهجا عاما لإدارة الظاهرة، لابد أن تلتزم به، وتعمل على هديه الجهات المعنية كافة.

ه) ــ هيئة إعلامية :

ثم يحدد دور الهيئة الإعلامية في الإستراتيجية العامة للمواجهة، وتضم ممثلين عن والقيادة المؤسسات الإعلامية بالإضافة إلى المستشارين والخبراء والاختصاصيين و ممثلي الهيئات ذات صلة بالظاهرة.

❖ **يمكن وضع الأطر العامة التي تحدد كيفية التعامل إعلاميا مع الظاهرة على النحو التالي :**

- نوعية وطبيعة وحجم الظاهرة.
- طبيعة النظام السائد.
- نوعية النظام الإعلامي السائد.
- نوعية المنظومة الإعلامية المتوفرة.

---

1)- ROUX-DUFORT Christophe, Gérer et décider en situation de crise, Ed. Dunod., Paris, 2000, p. 38.

- نوعية وحجم الإمكانيات المادية والبشرة المتاحة.
- موقف الدولة من الظاهرة.
- الإستراتيجية العامة التي حددتها القيادة السياسية.

❖ **أسس الخطاب الإعلامي :**

في ضوء الأطر السابقة يتم إنتاج خطاب إعلامي وفق الشروط التالية :

- يقوم على أساس الإستراتيجية العامة لإدارة الظاهرة، وينطلق من الأسس العامة لهذه الإستراتيجية، ويسعى لتطبيقها بشكل خلاق ومبدع، يدرك بشمولية وعمق الطبيعة الخاصة لكل مجال من المجالات، على ضوء ظروفه وموقعه على الخريطة العامة لإدارة الظاهرة، ويساهم في صياغة رؤية متكاملة للمجالات كافة أثناء الظاهرة.
- يفهم جيدا طبيعة الجمهور المستهدف (خاص أو عام متعلم ومثقف أو عادي...الخ).
- يدرك وبعمق الخصائص المميزة لكل وسيلة إعلامية.

يمكن تحديد مهام الهيئة الإعلامية على النحو التالي:

- أن تضع الخطط والبرامج الإعلامية العامة الكفيلة بتطبيق الإستراتيجية العامة لإدارة الظاهرة في كل مرحلة من مراحل تطورها.
- أن تضع وبالتنسيق مع الوسائل الإعلامية المختلفة الخطط والبرامج المناسبة لهذه الوسائل، وبما يتفق مع خصوصيتها ونوعيتها وشخصيتها.
- أن تحدد مضامين وأشكال ووسائل الإعلام الموجه إلى الظاهرة.
- أن تحدد الموارد والمتطلبات المادية والبشرية الضرورية لتحقيق الخطط والبرامج التي تم اعتمادها.
- أن تتابع متابعة شاملة ودقيقة إعلام الأطراف الأخرى المعنية بالظاهرة، وأن تضع الخطط الكفيلة بمواجهة الظاهرة.
- المتابعة المستمرة للتطورات والمستجدات في مجالات الظاهرة كافة، واتخاذ القرارات الإعلامية المناسبة.
- التقييم المستمر لإدارة الظاهرة إعلاميا وللأداء الإعلامي عموما.

يجب أن تكون القيادة الإعلامية، ممثلة في الهيئة الإعلامية، هي الجهة الوحيدة المسئولة عن إدارة الظاهرة إعلاميا، وعن التطبيق الخلاق والمبدع للإستراتيجية العامة لإدارتها في كل وسيلة إعلامية.

إن مهمة السياسي هي تحديد الهدف، أما طريقة خدمة هذا الهدف إعلاميا، فهي مسألة تخص الإعلامي وحده. يجب كذلك أن لا يتخلى السياسي عن دوره كموجه ومرشد، ليتدخل في العمل اليومي والتفصيلي للنشاط الإعلامي.

إنّ الإعلام بوسائله المختلفة، يلعب دوره المعتاد في تغطية الأحداث اليومية في ظل الظروف العادية من حيث الأخبار و التثقيف و الترفيه و التعليم التي يستخدمها الجمهور.

و تسعى وسائل الإعلام إلى نقل الحقائق و الأخبار من كل مكان و تضفي عليها أساليبه المختلفة في التغطية الإعلامية لتوفير أفضل التغطية للجماهير.

و قد يكون لوسائل الإعلام دورها المخطط في توعية الجماهير في الظروف العادية و الغير العادية بالمخاطر و الظواهر المحتملة و العمل على عرض البرامج و الأفلام التوعوية التي تشرح للجماهير كيفية التعامل مع المخاطر و الظواهر كحوادث المرور مثلا.

إن وقوع هذه الأحداث يعطي وسائل الإعلام فرصة في تقديم خدمة إخبارية تلبي الحاجة القائمة و الكامنة في نفوس الجماهير للتعرف على المزيد من المعلومات المتعلقة بالحدث أو الظاهرة. و يتفاوت إقبال الجماهير على وسيلة دون أخرى بمقدار ما تقدمه هذه الوسيلة أو تلك من تغطية ناجحة و قوّة التأثير.

المبحث الثالث
التأثيرات التبادلية بين الإعلام و مصالح الأمن و الرأي العام

إن العلاقات العامة و الإعلام و وسائل الاتصال الأخرى، وسائل هامة جدا و ركيزة أساسية وحيوية لمصالح الأمن.
إن مصالح الأمن هي أولى الأجهزة التي تحتك بالجماهير احتكاكا مباشرا و مستمرا و حيويا أكثر من أي منظمات أخرى، وهي الأكثر حاجة "للتدخل" مع المجتمع . ليس لتوفير "الأمن التقليدي" فحسب، بل لتوفير "الأمن العام" له بكل صوره، أمانا سياسيا و اقتصاديا و اجتماعيا و ثقافيا و قيما ......الخ.
إن المجتمعات ذاتها في تطور مستمر نتيجة لعوامل مختلفة، منها ارتفاع مستوي الوعي لدى أفراد المجتمعات، و تقارب تلك المجتمعات نتيجة لثورة الاتصالات كذلك التقدم العلمي السريع و المذهل في السنوات الأخيرة......الخ.

ليس دور مصالح الأمن في حد ذاته هو الذي تطور فحسب و نعني بذلك دورها التقليدي في المحافظة على النظام العام للدولة و الأمن العام، و مكافحة الجريمة و ضبط المجرمين و (هذا هو التطور الأول) بل حدث تطور آخر في طبيعة دور مصالح الأمن و في فلسفته، و في أساليبه.

لم تعد مصالح الأمن هي ذلك العنصر الذي يحرس المجتمع، و هو خارج المجتمع بل أصبح لزاما عليه أن يحرس المجتمع "من داخله"، و أن يتداخل و يتلاحم مع هذا المجتمع (و هذا هو التطور الثاني) و يترتب على ذلك أن يتسع دور مصالح الأمن ليشمل دورا اجتماعيا أوسع و أرحب.

ثم جاء التطور الثالث في صورة قيام المجتمع نفسه بالمساعدة الإيجابية لمصالح الأمن.

يتمثل هذا التطور في عدة جوانب منها :

1- **جانب سلبي متطور**: من جانب أفراد المجتمع تمثل في ترك أفراد المجتمع للإتكالية المطلقة على رجال مصالح الأمن بالنسبة للمحافظة على أمنهم و ممتلكاتهم و حماية أنفسهم فكان ذلك راجعا إلى الوعي الأمني و ارتفاع مستواه لدى المواطنين.

2- **جانب إيجابي**: في مساعدة أفراد المجتمع بصور أكبر لرجال الأمن بعدم التستر على المخالفين للقانون، و التبليغ عن أية معلومات عن المجرمين.

3- **<u>جانب أكثر إيجابي:</u>** في مشاركة أفراد المجتمع لمصالح الأمن في أداء الدور الأمني (المتطوعين، و مساعدة الخبراء المتخصصين و الاشتراك في الدوريات و حراسة المرافق العامة و خدمات المرور........ و غيرها).

لقد ثبت في ظل التطورات المتلاحقة بالمجتمعات، ضرورة تعاون المجتمع مع مصالح الأمن حتى يمكن لها أن تؤدي دورها في حفظ الأمن فمن الخطأ اعتبار الرسالة الأمنية موكلة إلى الجهاز الأمني وحده فالأمن مسئولية قومية تشارك فيها كل أطراف المجتمع لسيما الأمن المروري.
و إذا كانت مسئولية الأمن المروري هي بالدرجة الأولى مسئولية مصالح الأمن، فإنها أيضا مسئولية المجتمع أفراده و مؤسساته، ذلك أنه لا نجاح و لا استقرار لأي نشاط في المجتمع بدون أمن.
إن كل منظمة عامة تحتاج إلى الإعلام، كما تحتاج إلى وسائل الاتصال الأخرى، و ذلك لكي تتصل بالرأي العام لتعلنه بجهودها الحقيقية، و تبين مدى تحقيقها لأهدافها و من بين ذلك توعية المواطن و وقايته من حوادث المرور و استخدام الحملات التحسيسية الإعلامية.

إن مصالح الأمن تحتاج إلى الإعلام، بل إن الإعلام يعد ركيزة من أهم ركائزها.
ذلك أنه إذا كانت طبيعة مصالح الأمن ، تعني التلاحم مع المجتمع من جهة و تعاون المجتمع معها من ناحية أخرى أفراد و مؤسسات، فإن ذلك يحتاج إلى الإعلام و الإعلام الأمني لكي يتحقق هذا التلاحم مع المجتمع، و لكي تستطيع أن تحقق أكبر قدر من النجاح في تحقيق أهدافها.

يستطيع الإعلام الأمني أن يصنع المعجزات بالنسبة لمصالح الأمن وهي :

1- التقريب بين رجال الأمن المروري و بين المجتمع خاصة السائقين.

2- إن توثيق الصلة بين الأجهزة المسئولة عن الإعلام في أجهزة الأمن و بين وسائل الإعلام يؤدي إلى نتائج إيجابية تصب في صالح أمن المجتمع و أمن السائقين.

3- السعي إلى تحقيق تعاون الرأي العام مع مصالح الأمن في جهودها لحفظ الأمن بكافة مجالاته، و الأمن المروري، الأمن الجنائي،......الخ، و لن يتحقق ذلك كله إلا إذا عرف الرأي العام الصورة الحقيقية لجهود هذه المصالح في هذا الميدان و ذلك هو ما يحققه الإعلام.

4- أن تعرف مصالح الأمن بدقة الاتجاهات الحقيقية للرأي العام تجاهها و تجاه الجهود الأمنية المرورية التي تقوم بها، أي أن الاتصال ليس مجرد إرسال رسالة واحدة، بل يتضمن الاتصال رسالتين، رسالة مرسلة من المصدر إلى المستقبل، و رسالة مرتدة من المستقبل إلى المصدر.

و يعني ذلك كله أن الإعلام الأمني لا يتضمن رسائل أمنية فحسب، بل يتضمن كذلك رسائل جماهيرية، أو رسائل من الرأي العام مرسلة لمصالح الأمن.

على ضوء ما تبين، يتضح مدى الأهمية الكبرى للإعلام الأمني، كركيزة من أهم ركائز مصالح الأمن المروري، و صولا إلى أداء رسالتها على الوجه الصحيح.

<u>التأثيرات التبادلية بين كل من الإعلام، و مصالح الأمن ، و الرأي العام:</u>

باعتبار أننا نتناول تأثير الإعلام على الرأي العام، لتعلقه بموضوع الإعلام الأمني فإننا سنوسع الدائرة بالحديث عن تأثير الإعلام على الرأي العام و تأثير مصالح الأمن على الإعلام، و تأثير الرأي العام على الإعلام.
"الاتصال" ليس مجرد نقل "رسالة" من "مصدر" إلى "مستقبل" عبر "وسيلة" فحسب، بل تكتمل مقدماته "بأثر" الرسالة أو رجع الصدى".

إن الكثير من الباحثين يعتبرون الاتصال (و كذلك الإعلام) بأنه رسالة مزدوجة (عطاء و أخذ) أي رسائل متبادلة، أو طريق ذو اتجاهين، و ليس ذا اتجاه واحد.
فلابد للرسالة الإعلامية التي تبثها أو تنشرها وسائل الإعلام، و ترسلها للمستقبل، لابد من رسالة ثابتة، "مصدرها" هو المرسل، و "مستقبلها" هو المصدر السابق للرسالة الأولى (و هو الإعلام).
من هنا فإنه إذا كان هناك من تأثير للإعلام على الرأي العام، فإن ثمة تأثير من الرأي العام على وسائل الإعلام.

و إذا كان هناك تأثير من الإعلام على المجال الأمني، فإن هناك تأثير معاكسا من مصالح الأمن على الإعلام وما دمنا نتحدث عن تأثيراتهما المتبادلة مع الرأي العام، لابد أن نعرف بإيجاز بالرأي العام (و خاصة الرأي العام في المجال الأمني).

- **<u>أولا : الرأي العام، مفهومه، و أنواعه، و كيفية قياسه:</u>**

<u>تعريفه</u>:

أختلف الكتاب في تعريف الرأي العام و قبل أن نذكر التعريفات المختلفة للرأي العام نتحدث عن "الرأي" و عن أنواعه.

<u>تعريف الرأي العام</u>:

اصطلاح الرأي العام من الاصطلاحات التي يصعب وصفها أو تعريفها، أو قياسها فمن المستحيل رؤيته، و لكن من السهل الإحساس به و بقوته و أهميته.
و يظهر صعوبة هذا التعريف: أنه إذا قلنا إن الرأي العام هو رأي الشعب أو الجمهور فإننا سنقول على الفور و ما هو الشعب و من هو الشعب؟ فليس الشعب جمهورا واحدا، بل إنه ينقسم إلى أنواع مختلفة متباينة الرأي، أي يتكون من جماهير، و كل فئة منهم تختلف عن الأخرى في طبائعها و تفكيرها و عاداتها و مكوناتها البيئية مما يؤدي إلى اختلاف آرائها.

يقول اورانس لوويل LURANS LOUWEL (في كتابة الرأي العام في الحرب و السلم) أنه من الصعب القول بأن هناك رأيا عاما يجمع الناس عليه، فالناس ينقسمون من حيث رضاهم عن الأوضاع القائمة إلى أمزجة أربعة:

أ- **<u>مزاج رجعي :</u>** لا يرضي عن الوضع القائم، و لا يستبشر بالمستقبل.

ب- **<u>مزاج محافظ :</u>** أصحابه راضون بما هو موجود، و يحاولون دائما المحافظة عليه دون أية محاولة للتجديد أو تقبل الجديد.

ت- **<u>مزاج حر:</u>** أصحاب هذا الاتجاه يرضون ببعض الحاضر، أو بعض الوضع القائم، لا كله، مع تفاؤلهم بالمستقبل واستعدادهم لتقبل الجديد إلى حد كبير.

ث- **<u>مزاج راديكالي:</u>** أصحاب هذا الاتجاه رافضون للأوضاع القائمة و لا يرضون بالحاضر و يرون أنه لا أمل إلا في المستقبل و في تغييرات جذرية لما هو موجود.

الرأي العام مجموع محصلة تفاعل آراء للجمهور الذي تربط أفراده رابطة معينة إزاء موضوع معين، يثير نقاشا و جدلا.

- **ثنيا: عناصره** (1)**:**

إن عناصر الرأي العام هي:

1- جمهور: المقصود بالجمهور,هو الجمهور الذي تربطه رابطة معينة، فالمتعاملون مع وزارة النقل مثلا هم المختصون في ميدان النقل و هذا الجمهور الخاص هو الذي يمكن أن تؤتى عملية الاتصال به ثمارها، ذلك أن الجماهير النوعية الصغيرة هي التي يمكن دراستها و إعلامها و اجتذابها وهي التي يمكن أن تحدد الوسائل المناسبة للاتصال و التعامل بها، ذلك أن الاتصال بجمهور العمال أو المثقفين أو جمهور الشباب، يستلزم وسائل مختلفة في كل جمهور من تلك الجماهير.

الجمهور العام هو جمهور الشعب و الجمهور الخاص إما أن يكون خاصا باعتبار أنه جمهور نوعي خاص (جمهور العمال، جمهور الفلاحين، جمهور الشباب) و إما أن يكون جمهورا خاصا باعتبار أن خصوصيته تتبع من تكامله المباشر مع منظمة عامة معينة أو استفادته من تلك المنظمة.
يمكن أن يكون الأفراد أعضاء في الجمهور العام (الشعب) وفي الجمهور النوعي الخاص (جمهور الفلاحين أو العمال) ثم في الجمهور الخاص الآخر (جمهور المنظمة).

2- أن يكون هناك موضوع أو مشكلة تثير جدلا بين أفراد هذا الجمهور، السياقة مثلا، المهم هو استطلاع الرأي العام بالنسبة لموضوع أو مشكلة معينة، و هنا تثير تلك المشكلة ردود فعل و بالتالي آراء.

و هذه هي اللحظة أو الوقت المناسب لقيام رأي عام محدد و في ذلك يفرق بين الرأي العام المحدد بخصوص موضع معين و بين الرأي العام الشامل أو الكلي أو غير المحدد.
و من المهم أن نركز على الملاحظات التالية:

أ- أن الرأي عبارة عن اختيار حر بين عدة مواقف، لابد له من حرية الاختيار بين البدائل أو الافتراضات المتباينة.

ب- و حتى يكون الرأي العام حقيقيا (أي معبرا عن الحقيقة) فلابد أن تكون الأسس التي يبنى عليها اختيار موقف معين أو رفض موقف معين، لابد أن تكون تلك الأسس حقيقية.

ت- الرأي العام، يعني اختيارا إراديا إزاء موضوعات أو قضايا.

ث- الرأي العام ثمرة الحوار و النقاش الهادئ و هو يتكون و ينضج على نار هادئة.

- **ثالثا :أنواعه:**

ينقسم الرأي العام إلى أنواع عدة منها:

- الرأي الشخصي Personal Opinion و هو الذي يكونه الفرد لنفسه بعد تفكير في موضوع ما، و يجاهر به الناس.
- الرأي الخاص Private Opinion و يمكن اعتبار جزءا من الرأي الشخصي الذي يحتفظ به الإنسان لنفسه فقط.

---

1)- محي الدين عبد الحليم، "الاتصال بالجماهير و الرأي العام"، القاهرة: مكتبة الأجلو، 1993، ص 43.

هناك تقسيمات مختلفة يوردها الكتاب للرأي العام منها:

يقسم إميل دوفبفات (مدير معهد الصحافة برلين) الرأي العام إلى دائم و مؤقت و يومي.

- **الرأي العام الدائم الكلي:** و هو يرتكز على أسس تاريخية و ثقافية و دينية و يشترك فيه أفراد الجماعة و يمتاز بالاستقرار و الثبات على مر الزمن و لا تؤثر فيه الحوادث الجارية أو الظروف إلا نادرا.

- **الرأي العام المؤقت:** و تمثله الأحزاب السياسية و الهيئات الخاصة ذات البرامج المحددة و الأهداف المعينة و ينتهي هذا النوع من الرأي العام بانتهاء حياة تلك الأحزاب و الهيئات.

- **الرأي العام اليومي**: و هو الفكرة اليومية التي يعتنقها معظم أفراد الجماعة نتيجة لحادث مفاجئ أو كارثة حلت بالجماعة أو حدث سياسي خطير و هذا الرأي العام متقلب.

- **الرأي العام النابه (أو القائد):** و هو رأي الصفوة من العلماء وقادة الرأي و الكتاب و هو لا يتأثر بقدر ما يؤثر.

- **الرأي العام المثقف (أو القارئ):** و هو رأي المتعلمين (سواء كان تعليمهم عاليا أو متوسطا) و هو يتأثر بوسائل الإعلام إلى حد كبير.

- **الرأي العام المنساق (أو المنقاد):** و هو رأي الأكثرية الساحقة في الشعب من الأميين و غيرهم من الذين نالوا قدرا ضئيلا من الثقافة، و هم أكثر تأثيرا بوسائل الإعلام.

- **الرأي العام الداخلي:** أي الرأي العام للعاملين بالمنظمة ذاتها.

- **الرأي العام الخارجي:** أي الرأي العام لجمهور المتعاملين و المستفادين من خدمات المنظمة مع اختلافه في حالة الصورة المباشرة، و غير المباشرة.

- **الرأي العام الظاهر:** و هو الرأي العام الموجود، و الذي يعبر عنه الجمهور فعلا سواء فيما ينشر أو يكتب أو يقال.

- **رأي عام غير ظاهر**: أي الرأي العام الموجود فعلا و لكنه لا يجد الفرصة للتعبير عن نفسه لأسباب كعدم وجود الحرية أو الخوف......الخ.
- **الرأي العام المتوقع:** و هو الذي يتوقع حدوثه في حالة وقوع بعض الأحداث أو اتخاذ قرارات هامة كرفع الأسعار أو تغيير مفاجئ للسياسات.

- **رأي الأغلبية Majority :** يمثل رأي ما يزيد من نصف الجماعة.

- **رأي الأقلية: Minority :** يمثل رأي ما يقل عن نصف الجماعة.

- **الرأي الإئتلافي Coalition :** رأي جملة من الأقليات المختلفة في اتجاهاتها السياسية مثلا، و التي تجمعت في ظروف معينة للوصول إلى أهداف بعينها.

- **<u>الرأي الساحق أو الرضا العام Consensus :</u>** و هو الرأي الذي يعتبر أكبر من الأغلبية فهو قريب من الإجماع أو شبه الإجماع.

- **<u>رابعا : أهميته و وسائل تكوينه:</u>**

للرأي العام أهمية كبرى بالنسبة للأجهزة الأمنية بهمها كي تحقق بنجاح أهدافها اكتساب ثقة الرأي العام، و بالتالي تعضيده لها و تعاونه معها، و المنظمة الناجحة هي التي لا تحاول فحسب باكتساب الرأي العام، بل تحاول دراسة الرأي العام لكي تعدل من خططها و تطور من أساليبها لكي تفوز بهذه الثقة و أن تري صورتها في عيون الناس و أن تقيس درجة نجاحها في تحقيق أهدافها العامة لصالح الجمهور و بتلك الثقة يتعاون الجمهور ، مما يؤدي إلى زيادة نسبة هذا النجاح و فعاليته، فمعاونة الجمهور خاصة فئة السائقين ضرورية جدا لتسهيل عمليات تنفيذ مهام الأمن المروري هنا.

- **<u>وسائل تكوين الرأي العام:</u>**

هي الوسائل التي تستطيع أجهزة الأمن بواسطتها أن تكون رأيا عاما متعاونا معها و واثقا فيها.
وسائل تكوين الرأي العام هي في نفس الوقت وسائل الاتصال بالرأي العام و يجمعها عنوان واحد هو (الأعلام) بالإضافة إلى وسائل الاتصال المباشرة .

من الوسائل المباشرة، اللقاءات الشخصية و الأبواب المفتوحة و المناقشات المفتوحة و الاتصال التليفوني و المعارض و استعراضات مصالح الأمن و الزيارات للاطلاع على نشاطها و الرسائل و غيرها.

- **وسائل اتصال مصالح الأمن بالرأي العام:**

يمكن أن يتم الاتصال بينها وبين الجمهور في عدة صور منها:

- أن يتم الاتصال من جانب الجمهور، سواء في صورة بلاغ أو شكوى أو طلب مساعدة أو طلب شيء كاستخراج رخصة مرور، و ينطبق على ذلك ما يسمى بالعلاقات العامة المباشرة (أو البسيطة).
- أن يتم الاتصال من جانب هيئة مصالح الأمن أو إدارتها، كتوجيهات عامة أو شرح معين أو إرشادات للوقاية من حوادث المرور و ذلك عن طريق وسائل الاتصال العامة، و هذه هي العلاقات العامة غير المباشرة.
- أن يتم الاتصال من جانب رجل الأمن المتواجد في كل مكان بالفرد أو بالأفراد كتنظيم حركة المرورالمرور.

و في كل صورة من هذه الصور ينبغي أن تمارس العلاقات العامة حتى تستطيع مصالح الأمن أن تنال رضاء الرأي العام و اقتناعه و ثقته و بالتالي تعاونه معها في تحقيق أهدافها.

- **<u>وسائل اتصال مصالح الأمن بالرأي العام (إعلاما و علما):</u>**

بالإضافة إلى وسائل التفصيلية للاتصال بالرأي العام أن أهم الأمور الجوهرية للعلاقات العامة بمصالح الأمن أو مقوماتها تتمثل في:

- **<u>سلوكيات رجال الأمن</u> :**

تتلخص في حسن المعاملة، و تقدير إنسانية الفرد، و إتباع الطرق الإنسانية في تأدية العمل و الإنصاف و التحلي بالصبر و سعة الصدر.... الخ.

o **كفاءة أداء جهاز الأمن:**

خير وسيلة للإعلان عن عمل ما، هو أداؤه أداءا ممتازا أولا و هو:
اعمل جيدا و عرف بما تعمل. إن مجرد انتظام المرور أو الكشف السريع عن جريمة وقعت أو اتخاذ احتياطات دقيقة مسبقة تمنع من وقوع كارثة مرورية مثلا، كل ذلك يؤدي إلى تحقيق أهداف العلاقات العامة بمصالح الأمن بأسرع الطرق و أقصرها.
و هذا هو الدور الحقيقي للعلاقات العامة، أو هذا هو جوهر رسالتها و هو توضيح الصورة في أذهان الناس، و تصحيح هذه الصورة إذا كانت غير سليمة.
و يستلزم ذلك دراسة نوعيات الجماهير و كيفية توصيل الصورة الصحيحة لتلك الأذهان و يتطلب ذلك أولا معرفة اتجاهات الرأي العام تجاه عمل مصالح الأمن و اقتراحاته ....الخ.

- **الوسائل غير المباشرة: (وسائل الإعلام)**

تأثير وسائل الإعلام في الرأي العام:

إن الإعلام (بوسائله المختلفة) هو من أهم وسائل تكوين الرأي العام أو صناعة الرأي العام.
إلا أنه قليلا ما يبحث الوجه الآخر، و هو تأثير الرأي العام في وسائل الإعلام أو بعبارة أخرى تأثر الإعلام بالرأي العام. أما من ناحية أن لوسائل الإعلام (و خاصة التلفزيون) أثرها و تأثيرها في الفرد و خاصة في سن الطفولة و المراهقة، فذلك أمر لا يمكن إنكاره، أن وسائل الإعلام هي أولا أهم المصادر التي تستقي منها المعلومات و الأخبار "و الغذاء المعنوي" للجمهور.
حينما تؤدي وسائل الإعلام إلى حدوث تحول فإن هذا التحول يحدث عن طريق إعادة تعريف الموضوعات، فالموضوعات التي لم يفكر فيها الناس من قبل أو لم يهتموا بها كثيرا يصبح لها أهمية جديدة حينما تركز عليها الحملة الدعائية.

إن هذا "التحول" بواسطة "إعادة تعريف موضوعات لم يفكر فيها الناس من قبل أو لم يهتموا بها هو خلق أو إنشاء لرأي عام جديد. لابد من التخطيط العلمي لبناء وعي عام و رأي عام قويين ناضجين يواجه أية حملات إعلامية.

- **بالنسبة لتأثير الرأي العام في الإعلام:**

لا يمكن إنكار تأثير الرأي العام على وسائل الإعلام، إن القدرة التأثيرية للرأي العام في وسائل الإعلام تتوقف على درجة قوة و نضج الرأي العام.
هناك عوامل مؤثرة في وسائل الإعلام، العامل الأول هو توجهات أصحاب الصحف والتوجهات الحكومية في اتجاهات وسائل الإعلام، هناك قدرة تأثيرية لوسائل الإعلام في الرأي العام و قدرة الرأي العام في التأثير في اتجاهات وسائل الإعلام.
بصفة عامة فإن تأثير الرأي العام في وسائل الإعلام ضعيف بنسبة تأثير وسائل الإعلام على الرأي العام، و من "المفترض" أن تؤدي متابعة الأفراد لوسائل الإعلام، إلى ازدياد الوعي العام.

- **بالنسبة لتأثير الإعلام في المجال الأمني :**

إن للإعلام و وسائله المختلفة تأثيرات في المجال الأمني و نقصد في هذا المجال مثلا الجريمة المرورية و "المجرم"، حوادث المرور والسائق...
تؤثر وسائل الإعلام في الرأي العام (أو في الأفراد المكونين للجمهور العام المكون لهذا الرأي) من حيث تهيئتها و تغذيتها للظروف المؤدية للانحراف أو الاختلال في البنية الاجتماعية و الأخلاقية للمجتمعات المختلفة تأثير كبير.

- **تأثير الأمن في وسائل الإعلام:**

بالنسبة لوسائل اتصال مصالح الأمن بوسائل الإعلام، فإن ذلك يتم بأسلوبين و بعدة وسائل، فهو قد يتم بطريقة أو بأسلوب رسمي (بواسطة المكاتبات و القنوات الرسمية)، أو غير رسمي، يتمثل في الصلات الدائمة بين رجال الأمن و رجال الإعلام، و غالبا ما توجد صلات ودية، بين رجال الأمن (من قادة و غيرهم من القيادات العليا و الوسطى) و بين رجال الإعلام.
و ليس الأمر مقصورا على الصلة الناتجة بين مندوبي و مشرفي و محرري الصفحات الخاصة بالجرائم والحوادث المرورية بين القائمين على مكافحة الأنشطة الإجرامية والمخالفين لقانون المرور و العمل على منعها، و لكن الصلة بين رجال كل من المجالين الإعلامي و الأمني.
كثيرا مما ينشر في الصحف و يبث بواسطة الراديو و التلفزيون، يحتاج أحيانا إلى معاونة في المعلومات من جانب مصالح الأمن ، أو تسهيل للحصول على بعض تلك المعلومات في حالة وجودها، كما أنه يوجد تفهم متبادل لرسالة كل منهما والصحفيون يفضلون الاحتفاظ بعلاقة طيبة مع مصالح الأمن.

- **تأثير الرأي العام في الجهاز الأمني و تأثره بها:**

الجهاز الأمني يقدم خدمات أمنية للمجتمع و أفراده كتنظيم حركة المرور و الحفاظ على أمن السواق و على ذلك فمن المفترض أن تكون ثمة صلات متبادلة بينه و بين الجمهور، و ذلك لمحاولة الحصول على اقتناع الرأي العام بجهوده و من ثم التوصل إلى تعاون الجمهور معه.
يهدف الاتصال في عملية التأثير إلى محاولة إقناع الرأي العام بجهود الجهاز الأمني وبضرورة التعاون مع تلك الجهود لتحقيق الهدف الأسمى و هو الوصول إلى خدمات أمنية ممتازة في إطار الأمن المروري.

هناك هدفان فرعيان موصلان لذلك الهدف الرئيسي هما:

بمناسبة استعمال مصالح الأمن لوسائل الإعلام ، فانه كثيرا ما تقدم الأجهزة المتخصصة بهم (كالعلاقات العامة) برامج خاصة بهم في التلفزيون والإذاعة ، سواء تلك البرامج المستمرة و الدورية التي تقدم بصفة منتظمة ، أو تلك التي تقدم في المناسبات المختلفة(كالاحتفال بالأسبوع المروري).

الخلاصة:

تستطيع مصالح الأمن أن تعرف أتجاهات الرأي العام حول دورها الأمني في إطار الأمن المروري، بواسطة الإعلام الأمني، و ما يتضمنه من رسائل مرتدة من الرأي العام لها.
إن الهدف الأساسي للإعلام هو المساعدة في تحقيق أهداف منظمة الأمن، و يتفرع من هذا الهدف الأساسي أهداف فرعية، و من أهم هذه الأهداف الفرعية هدف "التوعية الأمنية" ومن بينها الأمن المروري.
على ضوء كل هذا يتضح مدى إمكان تحقيق الإعلام الأمني لهدفه الفرعي في تحقيق التوعية الأمنية لدى أفراد المجتمع وخاصة التوعية المرورية لفئة من هذا المجتمع وهم السواق والمشاة.

يتابع الجمهور نشرات و برامج جهاز الأمن في الإذاعة و التلفزيون. فالهدف ليس " التأثير في الرأي العام " بقدر ما هو اقتناعه هنا بمخاطر حوادث المرور, و لذلك فينبغي أن يكون الاتصال بالرأي العام في إطار عرض الحقائق فيما يخص امن الطرق و الوقاية من حوادث المرور.

لقد أمتد عمل مصالح الأمن العصرية إلي مجالات كثيرة، حتى أصبح متشعبا، بالإضافة إلى تعدد مجالاته و تشعبها، يتميز بأنه في معظم حالاته عمل ميداني يفترض احتكاكا بنوعيات و فآت مختلفة من الجماهير، وانفعالا بها و تفاعلا معها.
أجهزة الأمن تقوم بواجبها في حفظ الأمن.

القسم الثاني
الإطار التطبيقي

الفصل الأول
حوادث المرور على المستوى الوطني

- ❖ **المبحث الأول: ظاهرة حوادث المرور في الجزائر.**
  - **أولا:** تطور ظاهرة حوادث المرور.
  - **ثانيا:** شبكة الطرق في الجزائر.
  - **ثالثا:** تطور الحظيرة الوطنية للمركبات.
  - **رابعا:** دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور.
- ❖ **المبحث الثاني: توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق.**
  - **أولا:** حسب المناطق.
  - **ثانيا:** مقارنة الحوادث على المستوى الوطني.
- ❖ **المبحث الثالث: توزيع الحوادث حسب الثلاثيات و الاشهر.**
  - **أولا: حسب الثلاثيات.**
  - **ثانيا: حسب الاشهر.**
- ❖ **المبحث الرابع: درجة خطورة حوادث المرور.**
  - **أولا:** على المستوى الوطني.
  - **ثانيا:** في المناطق الريفية.
  - **ثالثا:** في المناطق الحضرية.

الفصل الأول

حوادث المرور على المستوى الوطني

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من اكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، حيث أصبحت الوضعية كارثية بأتم معنى الكلمة. فهي تخلف حسب دراسة قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور مليونا ومائتي قتيل (1.200 مليون)، وخمسين(50) مليون جريح وخمسة ملايين وخمسمائة ألف(5500000) معاق إعاقة كاملة (1).

وتشير بعض الدراسات إلى أن حوادث المرور تكون سنة 2020، السبب الثالث للوفيات في العالم بعد الكوارث والحروب.

فالجزائر كغيرها من البلدان عرفت فيها وضعية المرور توسعا سريعا وتطورا كبيرا طبعته سلسلة من الاختلالات تجلت من خلال عدم التوازن بين معدلات النمو في القطاع والاحتياجات الضرورية لذلك، الأمر الذي نجم عنه تزايد مفرط في عدد حوادث المرور والأخطار المترتبة عليها.

يعاني المجتمع الجزائري اليوم آفة اجتماعية خطيرة ألا وهي ظاهرة حوادث المرور، التي هي في تزايد مستمر حيث تحوز الجزائر الرقم القياسي في نسبة حوادث المرور على الطرق.

إن الجزائر تتصدر أعلى نسب حوادث المرور في العالم، حيث فاقت ايطاليا باثنتي عشرة مرة، والولايات المتحدة الأمريكية بثلاث عشرة مرة، وفرنسا بعشر مرات، وبلدان أوربا الشمالية بخمس وعشرين مرة، ومنه فان حوادث المرور تشكل لا محالة خطرا حقيقيا يمس المجموعة الوطنية ككل دون تمييز في السن أو الشرائح الاجتماعية أو المهنية.

تحتل الجزائر المرتبة الرابعة عالميا والأولى مغاربيا وعربيا، إذ بلغ المعدل اليومي لحوادث المرور 12 قتيلا و174 جريحا، وهذه الحصيلة في ارتفاع مستمر. مما استوجب دق ناقوس الخطر الذي أعلنه فخامة رئيس الجمهورية في خطابه بمناسبة انعقاد الملتقى الوطني حول حوادث المرور بالبليدة يومي 18 و19 ماي2004 (2) .

إن الموضوع يكتسي أهمية بالغة في حياة الجزائر التي تعرف قفزة اقتصادية متزايدة، وتملك حظيرة معتبرة من السيارات في ظل انعدام امن الطرق وتدهورها في كثير من الأحيان وعدم صيانتها. مما يصعد من حوادث المرور التي كثيرا ما ذهب ضحيتها أناس.

فعلى سبيل المثال يتجاوز عدد سيارات الحظيرة الايطالية مثيلتها في الجزائر باثنتي عشرة (12) مرة لكن عدد حوادث المرور في الجزائر يتجاوز ما تسجله ايطاليا من حوادث بتسع (9) مرات(3).

فالأهمية التي يكتسبها موضوع امن الطرق وسلامة المرور هي أهمية تستمد من ارتباط هذه المسالة بحياة المواطن وانسجام الأسرة والمجتمع.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى ترتبط هذه المسالة أيضا بالتزامات الدولة في التكفل بالضحايا والمنشآت المتضررة من حوادث المرور.

---

1)- التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منضمة الصحة العالمية، جونيف، 2004 ، ص10 .

2)-الملتقى الوطني حول حوادث المرور يومي 18 و 19 ماي 2004 ، البليدة، الجزائر، 2004 .

3)-المرجع نفسه، ص 3.

يعالج هذا الفصل ظاهرة حوادث المرور على المستوى الوطني و تطورها بشكل عام.
في معالجتي لهذا الفصل قمت بتقسيمه إلى أربعة مباحث .
تناولت في المبحث الأول ظاهرة حوادث المرور في الجزائر من خلال تطورها و معرفة و تكوين شبكة الطرق و تطور الحظيرة الوطنية للمركبات ثم دور الهيئات المكلفة بالوقاية من حوادث المرور و تدخلها في سياسة امن الطرق و المهام الخاصة بها في هذا الإطار. بعدما عّرفت الظاهرة و مكوناتها قمت في المبحث الثاني باستعراض واقع حوادث المرور في الجزائرعلى المستوى الوطني خلال وضعيته في سنة 2005 مقارنة بسنة 2004 لأبّين خطورة الظاهرة و تطورها ثم أتناول بالأرقام و الجداول حصيلة إحصائيات الأضرار البشرية و المادية المقدمة من طرف مصالح الأمن (الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني) و التي خلفتها هذه الحوادث و ذلك حسب المناطق ثم في المبحث الثالث حسب الثلاثيات و اشهر السنة و في المبحث الرابع استعرض درجة خطورة حوادث المرور على المستوى الوطني . علما أنني اعتمدت على جداول وصفية لوضعية الظاهرة و التي علقت عليها إحصائيا, ثم فصلتها و حللتها تحليلا اجتماعيا معتمدة في ذلك على الطرق الإحصائية و الملاحظات العلمية.

المبحث الأول
ظاهرة حوادث المرور في الجزائر

يهدف هذا المبحث إلى تقديم وصف مختصر حول ظاهرة حوادث المرور في الجزائر و تطورها و كذا شبكة الطرق بمختلف أنواعها, و يليها تكوين الحظيرة الوطنية للمركبات.

تحصد حوادث المرور يوميا عشرات الأرواح حيث يسجل ما يقارب 4100 ضحية قتل سنويا و50الف جريح حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، في غياب الإنسانية والإحساس بالمسؤولية وغياب احترام القوانين مع تغيير الدهنيات والتعود على اللامبالاة وعدم الانضباط بما يمليه العقل والشرع والانسياق وراء الهوى.
لقد سجلت سنة 2005 قرابة 39233 حادث عبر الطرق، خلفت ما لا يقل عن 58082 جريح و3711 قتيل من مختلف الأعمار أي بمعدل107 حادثا و159 جريحا و10 قتيلا يوميا, يبقى حوالي 10 أشخاص منهم معاقين إعاقة دائمة. هذا إلى جانب الخسائر المادية التي تخلفها، من تحطيم منشآت وتكاليف صحية وتعويضات، تقدر بـــ 100 مليار دج، وإذا أردنا أن نجري مقارنة وجدنا أن الجزائر التي تملك حظيرة معتبرة للمركبات والتي تحصي ما لا يقل عن 1000 قتيل لكل مليون مركبة تفوق تسع مرات ايطاليا التي تمتلك حظيرة اكبر من حظيرتها 12 مرة.
إن جريمة الطرق التي أصبحنا نتفنن فيها قد أدت إلى زهق حوالي 4500 روح خلال سنة 2003، وتبين الإحصائيات أن خمس (5/1) هؤلاء براعم شابة لا تتعدى أعمارها 14 سنة، فيما يشكل الشباب نسبة 30 % من هذا العدد (1).
إن أرقام عدد حوادث المرور خلال سنتي 2004-2005 مرعبة إذ أودت بحياة الآلاف، كما أنها خلفت آلافا أخرى من الجرحى، وقد يكون منهم عدد غير قليل من المصابين بعاهات مستديمة.

1)-إحصائيات حوادث المرور في الجزائر عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق خلال سنوات 2003، 2004، 2005.

إن تصنيف الجزائر في المرتبة الرابعة عالميا، والأولى مغاربيا وعربيا من حيث حوادث المرور يؤكد خطورة الأمر، ويدق ناقوس الخطر، إن لم تؤخذ قضية معالجة الأوضاع بجد. والسؤال الذي يطرح نفسه بإلحاح في هذا المقام، هو: لماذا وصلنا إلى هذا الوضع الخطير في حوادث المرور؟ فالإجابة تكمن في عدم نجاعة الإستراتيجية المتبعة للحد من هذه الظاهرة.
هناك تساؤلا يفرض نفسه، هو هل الإرادة متوفرة للتكفل بهذا المشكل الخطير؟ ويكفي أنها متوفرة على أعلى مستوى وعلى أعلى هرم.
تستوقفنا ولا شك تلك الأرقام المرعبة والإحصائيات المخيفة عن مخلفات حوادث المرور ، وإن أضحت الجزائر الرابعة عالميا والأولى عربيا ومغاربيا من حيث عدد حوادث المرور المسجلة سنويا، فان ذلك يعد كافيا للدلالة على خطورة الظاهرة وبلوغها وللأسف الشديد، وضعا كارثيا يفضي يوميا إلى خسائر في الأرواح، وأي انعكاسات سلبية أيضا على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي.

تعتبر الجزائر من الدول التي لا تزال تعاني من ظاهرة الامن عبر طرقاتها وتستوجب هذه الوضعية بذل جهود كبيرة والقيام بنشاطات علمية وعملية معتبرة لمعرفة وحصر أهم مسببات الظاهرة وما ينجز عنها خاصة مع ظهور عوامل جديدة تؤثر بدورها على الفضاء ألطرقي (خاصة الهاتف النقال).
ففي جميع أنحاء العالم تحتل المشكلة المرورية مكانة بارزة نظرا لتفاقم نتائجها وتزايد أضرارها وآثارها على الوضع الصحي والاجتماعي والاقتصادي للفرد والمجتمع، فكلما ازداد التقدم الحضاري في بلد ما ازداد عدد السيارات، وبدأت في الظهور مشكلة حوادث السير، فالنهضة العمرانية تستوجب اتساع حجم المدن والقرى بإنشاء أحياء جديدة وطرق جديدة. كما أن زيادة الكثافة السكانية في المناطق الجديدة، والتطورات الاقتصادية تستوجب زيادة حجم التبادل التجاري بين المدن بالإضافة إلى نقل الأشخاص للعمل أو الزيارة أو السياحة، كل هذه الأمور تستوجب زيادة حركة السير على الطرق وما يترتب عليها من مشاكل مرورية تنعكس آثارها على المجتمعات، بالإضافة إلى حوادث السير هناك الازدحام المروري وما يسببه من بطء زمن الرحلة وتأثيره على البيئة من حيث التلوث وغير ذلك.
فبقدر ما ترك اختراع السيارات في نفس الإنسان من شعور بمتعة النصر العلمي على مشاقة السفر وعلى طي الزمان والمراحل وتواصل الناس والمجتمعات البشرية المتباعدة في بضع ساعات بقدر ما تحولت هذه النعمة إلى نقمة مست جميع أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم الثقافية والمهنية والاجتماعية بحيث تحصد في كل حين أرواحا بشرية وتسبب مآسي من حيث تزايد الأرامل واليتامى بالإضافة إلى الخسائر الاقتصادية التي أصبحت تمس بالدخل القومي بالدول وتقدر بملايين الدولارات. وبالتالي فانه يمكن القول أن خطر السيارة على حياة الإنسان وصحته يعتبر هو مصدر تشريع العديد من قواعد المرور وتعبئة جيش من رجال المرور والجولان على الطرق حيث تعمل هذه الأجهزة لمطاردة هذا الشبح والتقليل من وجوده من اجل عافية وسلامة الإنسان. إن
90 % من مجموع عدد الضحايا التي تخلفها حوادث المرور يعود إلى البلدان المتخلفة والذي يقدر بمليون ومائتي ألف (1200000) قتيل و50 مليون مصاب سنويا عبر العالم يضاف إلى تلك المآسي الاجتماعية، الخسائر المادية المعتبرة التي تشكل نزيفا خطيرا للاقتصاد والتي تتراوح بين 1 و2 % من ناتجها القومي الإجمالي (الدخل القومي لها (1).
تصنف البلدان الغربية ضمن الفئة التي تعاني من آثار الاستعمال السيئ للمركبات، ولم تستطع لحد الآن التحكم في هذه الظاهرة تحكما مرضيا، إذ مازالت تسجل فيها أعداد كبيرة من حوادث المرور وتتسبب في وفاة الآلاف من الأبرياء وإصابة مئات الآلاف بجروح بليغة وإعاقات دائمة، فقد سجل خلال سنة 2003 في 10 دول عربية، 459608 حادث مرور، تسبب في وفاة 14222 شخصا وجرح 890151 شخصا آخر (2).

1)- التقرير العالمي عن الوقلية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منضمة الصحة العالمية، جونيف، 2004 ، ص20 .
2)- المرجع نفسه، ص 33.

❖ **اولا: تطور ظاهرة حوادث المرور:**

إن توقعات المختصين العالميين تشير إلى أن البلدان المتقدمة ستتمكن خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000 و2020 من خفض عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بنسبة 30%، فان هؤلاء المختصين يتوقعون تدهور الحالة في البلدان الفقيرة وذات الدخل المتوسط، إذا لم تبادر إلى وضع خطط فعالة واتخاذ تدابير ناجعة في المستقبل القريب (1).

يبيّن الجدول رقم 01 ترتيب البلدان (المغرب-فرنسا-الجزائر-تونس) حسب عدد الحوادث بالنسبة لعدد السكان:

جدول رقم (01)

ترتيب البلدان حسب عدد الحوادث بالنسبة لعدد السكان لسنة 2006

البلدان	الترتيب	عدد الحوادث/ 100,000 مركبة
المغرب	01	1785
فرنسا	02	1260
الجزائر	03	1203
تونس	04	1017

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

يبيّن الجدول رقم02 ترتيب البلدان (تونس- المغرب- الجزائر- فرنسا) حسب عدد القتلى بالنسبة لعدد السكان:

جدول لقم (02)

ترتيب البلدان حسب عدد القتلى بالنسبة لعدد السكان لسنة 2006

البلدان	الترتيب	عدد الحوادث/ 100,000 مركبة
تونس	01	143
المغرب	02	132
الجزائر	03	121
فرنسا	04	73

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

1)- التقرير العالمي عن الوقلية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منضمة الصحة العالمية، جونيف، 2004 ، ص33 .

يبيّن الجدول رقم03 ترتيب البلدان (المغرب- الجزائر- تونس- فرنسا) حسب عدد الجرحى بالنسبة لعدد السكان:

جدول رقم (03)

ترتيب البلدان حسب عدد الجرحى بالنسبة لعدد السكان لسنة 2006

البلدان	الترتيب	عدد الحوادث/ 100,000 مركبة
المغرب	01	2708
الجزائر	02	1768
تونس	03	1387
فرنسا	04	159

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

يبيّن الجدول رقم 04 تطور حوادث المرور في الجزائر خلال الأربعين سنة الماضية.

جدول رقم (04)

حوادث المرور والضحايا من سنة 1970 إلى سنة 2009

السنوات	حوادث المرور	القتلى	الجرحى
1970	33437	1374	17430
1971	24163	1484	20072
1972	23623	1601	21883
1973	25714	2106	23423
1974	26650	2313	24618
1975	29484	2579	27954
1976	31424	2862	27530
1977	31111	3061	27860
1978	32616	3046	30143

31928	**2967**	**33275**	**1980**
35616	**3216**	**36428**	**1981**
35429	**3136**	**38197**	**1982**
35996	**3315**	**37872**	**1983**
36612	**3628**	**38164**	**1984**
37936	**4134**	**34899**	**1985**
38548	**3948**	**34324**	**1986**
38067	**3693**	**33436**	**1987**
36654	**3456**	**31372**	**1988**
35454	**3331**	**29341**	**1989**
36993	**3281**	**27471**	**1990**
35494	**3241**	**26523**	**1991**
36642	**3662**	**23768**	**1992**
35317	**3678**	**19992**	**1993**
25959	**4036**	**20127**	**1994**
26673	**3621**	**24080**	**1995**
32235	**3464**	**28093**	**1996**
34467	**3530**	**28793**	**1997**
38092	**3565**	**28793**	**1998**
43765	**3885**	**31639**	**1999**
51506	**4025**	**37280**	**2000**
54341	**3853**	**10 399**	**2001**
51959	**3926**	**38312**	**2002**
63699	**4343**	**43227**	**2003**
64714	**4356**	**43777**	**2004**

2005	39233	3711	58082
2006	40885	4120	60120
2007	39010	4177	61139
2008	40481	4422	64708
2009	41224	4607	64979
المجموع	1299674	135867	1514755

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

كما تبّين الأرقام أن حوادث المرور تخلف سنويا أكثر من 4500 قتيل إضافة إلى اليتامى والأرامل والمعوقين و كذلك الخسائر المادية الضخمة التي تزيد من الأعباء الثقيلة التي مازال يتحملها المجتمع، لذا وجب علينا محاربة هذه الآفة ولكن ليس بالطرق الردعية فقط.

يحتوي قانون المرور على حوالي أكثر من 50 مادة كلها لمعاقبة مختلف المخالفات، وهذه العقوبات لم تأتي بالنتيجة المرجوة وهي التقليص من عدد الحوادث، وبالتالي التقليص من عواقبها الوخيمة.

لهذه الأسباب، وبناء على الواقع المعيشي تتطلب محاربة هذه الظاهرة اتخاذ جملة من الإجراءات التقنية ذات الطابع التنظيمي والتحسيسي وتكون مبنية على معطيات علمية موضوعية ومنهجية عمل مدروسة تأخذ في الحسبان كل العناصر التي يبنى عليها القانون ونخص بالذكر:

- ✓ نوعية الطريق وصنفه.
- ✓ مصمم الطريق ومنجزه.
- ✓ تصميم إشارات المرور طبقا للمعايير الدولية ووضعها في الأماكن المناسبة.
- ✓ حالة الطرق وعدد المركبات التي تمر بها دوريا.

كما أن معلم السياقة له مسؤولية في هذه الحوادث المؤلمة، كذلك الأمر بالنسبة إلى الممتحن أي التقني الذي يمنح رخصة السياقة التي لا تعتبر حقا يكتسب بمجرد بلوغ سن معينة وإنما هي شهادة تمنح كأي شهادة تعليمية أخرى، وبالتالي فهي مقرونة بكفاءات وقدرات معينة ، لان السياقة هي فن وثقافة وسياحة لكنها وللأسف تحولت إلى آفة اجتماعية مكانها اسمه الطريق، ولهذا الأخير لغة أصبح يجهلها الكثير من السائقين ذلك لأسباب التي سبق ذكرها. والأمر نفسه بالنسبة إلى مراكز المراقبة التقنية ومراقبي المناجم فلهم بدورهم تأثير مباشر في حوادث المرور. وجب علينا جمع كل المعطيات المتعلقة بالطريق وتركيبها على أسس علمية متكاملة ومتجانسة من اجل الوصول إلى معرفة جملة من شروط السير على الطريق وضبطها والالتزام بها، وإذا ما توفرت هذه الأخيرة يمكن الشروع في معاقبة كل من يخالف أحكام قانون المرور ويعلم الجميع أن هذه الحوادث تقع بعيدا عن الأماكن التي يراقبها رجال الأمن، ومادام انه يستحيل وضع رجل امن في كل 100 متر من الطريق وجب علينا التفكير في أساليب وكيفيات أخرى للمراقبة اللحظية لكل مخالفة من شانها أن تؤدي إلى وقوع حادث، وهذا يتطلب تجنيد شرائح أخرى من المسئولين تكون لهم صفة الضابط للملاحظة والتبليغ بالمخالفة. وذلك لإشعار السائق بوجود الرقابة في كل مكان.

❖ ثانيا: شبكة الطرق في الجزائر:

تلعب منشآت الطرق دورا هاما في إنعاش اقتصاد أي بلد، ففي الجزائر أكثر من 85 % من مبادلات الأشخاص والبضائع تتم عبر النقل البري وبواسطة استخدام الطريق ولأن الطريق يبقى الوسيلة المهيمنة على كل المبادلات المختلفة مهما تعددت وسائل النقل، فتطور وسائل النقل مرتبطا ارتباطا وثيقا بمستوى تطور البلدان. ارتبطت أهمية الطريق بحاجة الإنسان إلى الحركة والاتصال والمبادلة، وازدادت أهميتها بتطور هذه الحاجة، ومنه أصبحت من أهم عوامل رقي المجتمعات في تحقيق مطالب التطور الاقتصادي والاجتماعي.
تتمتع الجزائر بإقليم شاسع، يحتل المرتبة العاشرة عالميا بمساحة تقدر بـــ 2.381.741كلم^2. تمتد الشبكة الوطنية للطرق على طول 110.125كلم، منها 28655 كلم طرق وطنية، 23.879 كلم طرق ولائية و 5.591 كلم طرق بلدية (1).

يلعب النقل البري دورا هاما في المبادلات التجارية بحيث يمثل 85% على حساب النقل بالسكة الحديدية والنقل البحري الشيء الذي يفرض على وحدات امن الطرق بذل مجهودات جبارة أثناء تنفيذ مهامهم خاصة في الطرق.

إن معظم الواجبات الأمنية المختلفة التي تقوم بها مصالح الأمن العمومي تصب في تحقيق أمن المواطن وضمان استقرار الوطن وإتاحة المناخ المناسب للشعور بالأمن والطمأنينة وبالتالي المساعدة في توفير أجواء الاستقرار في كافة نواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.. الخ.

ولما كانت السلامة والأمن على الطريق من أهم الأمور التي تساعد في توفير الأمن الاجتماعي والنفسي للأفراد والمجتمعات فقد أولت هذه المصالح هذا الجانب الهام جل اهتمامها، ولاعتماد التنظيم كأساس لأي حل عملي فقد تم تشكيل تنظيم هيكلي حديث لإدارات المرور لهدف إدانة العمل بتحقيق مبدأ السلامة والأمن على الطرق وكان للتنظيم الحديث لهذه المصالح الدور الكبير في وضع الإجراءات والفعاليات الهادفة على حفظ امن المواطن وضمان سلامته وأمنه من خلال استخدامه للطريق والمركبة ومحاولة ضبط العابثين بهذا الأمن.

شهد عام 1973 ارتفاعا كبيرا في أسعار البترول، وحدث بعد ذلك رخاء اقتصادي واجتماعي أدى إلى رفع المستوى المعيشي وانتشار الرفاهية، بالتالي: سمح بزيادة حظيرة السيارات الوطنية حيث تضاعف سبعة (07) مرات عما كانت عليه خلال سنة 1962 (2).
وجدت الجزائر نفسها قد دخلت في الحياة العصرية، إذ لابد أن تطور منشأتها الاقتصادية، ومن بينها شبكة الطرق التي وضعت لها ثلاثة (03) مراحل خصتها نصوص قانونية.

- " تميزت العشرية الأولى غداة الاستقلال، بصيانة المنشآت الموروثة من المستعمر.
- عرفت المرحلة الثانية انطلاق بعض الأشغال الكبرى (الطرق الصحراوية وتقوية بعض المحاور الكبرى).
- تميزت المرحلة الثالثة بإزالة الزحام على مستوى عاصمة الجزائر والمدن الكبرى (عنابة ووهران) .
- تم إنهاء الطرق الصحراوية إلى غاية تمنراست.

---

1)- إحصائيات حوادث المرور في الجزائر عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق خلال سنوات 2003، 2004، 2005.
2)- نس المرجع.

- انطلاق أول دورات الطريق السريع.
- تحقيق وتقوية بعض المطارات والعمليات الكبرى للطرق الوطنية.

إن الطريق الوطني شرق – غرب الجديد يتسع على مساحة طولها 1216 كم تربط بين ولاية الطرف وتلمسان وفي وسطهما 24 ولاية.
يندرج هذا الطريق في إطار المشروع الجهوي الضخم للطريق المغرابي والذي يضم 7000 كم. تسعى الجزائر لإتمام هذا المشروع لنهاية 2010 (1).

<u>الطرق في الجزائر:</u>

يسير شبكة الطرق إدارة مركزية للأشغال العمومية تهدف إلى:

- وضع قوانين الإنشاء و البناء والتهيئة وصيانة قطاع الطرق خاصة الطرق الوطنية.
- تحقيق الشروط التقنية للقيام بالإنجازات الفنية.
- وضع القوانين المرتبطة بإشارات الطرق وكيفية استعمالها.
- وضع قوانين حماية الطرق.
- وتعمل هذه الإدارة مع القطاعات والهيئات المكلفة باستخراج وإنشاء نصوص قانون الطرق وروجانها.

يعتبر الطريق سبيل المواصلات الأكثر أهمية والأكثر أقدمية، لكن بالمقابل أصبحت السبيل الذي يؤدي إلى الموت فعلا، الطريق ولسوء الحظ تتميز بعدد مهم من حوادث الطرق وثقل النتائج الاجتماعية والاقتصادية.
ترتبط حركة المرور بعدد السكان وحظيرة السيارات وشبكة الطرق، وقد عرف عدد السكان المقيمين في الجزائر تزايدا مستمرا حيث يبلغ العدد الإجمالي لسكانها حوالي 36 مليون نسمة سنة 2008.
عرفت المركبات هي أيضا ارتفاعا مذهلا بدليل " سجلت سنة 1987 حوالي 2261676 لتصل سنة 1995 إلى 2732089 مركبة، وسنة 1998 بلغت 2818681 وسنة 1999 بلغت 2892651 لتصل إلى 3107526 مركبة سنة 2004 " (2). التطرق لمعرفة حظيرة السيارات مهم لأنه يسمح بفهم المتسبب الثاني لحوادث المرور والمتمثل في المركبة.
إذا كان العدد الكبير من الحوادث نسب إلى الزيادة في السرعة والخلل الميكانيكي وإلى سلوك السائقين، فإن الطريق وارتباطها بصفة مباشرة أو غير مباشرة بالحوادث ليس أقل أهمية، فهو ذلك المسلك الذي هيأته الدولة وفتحته للاستعمال العام للمشاة والسيارات.
<u>تتمتع الجزائر بثلاثة أنواع من الطرق هي :</u>

- الطرق الوطنية.
- الطرق الولائية.
- الطرق البلدية.

تقدر مساحة الجزائر بـــ 2,382 مليون كلم وهي مساحة واسعة و يتركز معظم السكان بنسبة 3/2 في

---

1)-حسب إحصائيات وزارة الأشغال العمومية لسنة 2006 .
2)- حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق خلال سنة 2005.

المنطقة الشمالية للبلاد ويمثل هذا الشريط 4 % من المساحة الإجمالية، أين تتركز القاعدة الصناعية ومعظم المنشآت المتعلقة بالنقل.
فالتطور الاجتماعي والاقتصادي لمجتمع ما يقتضي بالضرورة خلق شبكة من الطرق تكون في مستوى متطلبات الحياة العصرية و حسب إحصائيات وزارة الأشغال العمومية، تقدر شبكة الطرق في الجزائر بـــ 107000 كلم منها 28192 كلم طرق وطنية، و 23609 كلم طرق ولائية، و55523 كلم طرق بلدية، وهذا حسب إحصاء سنة 2004 .
وتقدر هذه الشبكة سنة 2007 بـــ 110125 كلم (و 4815 إنجاز فني) منها 28655 كلم طرق وطنية 238794 كلم طرق ولائية و 5759149 طرق بلدية.
تتوفر الجزائر على شاطئ يمتد إلى 1200 كلم، ولا تتجاوز شبكة السكة الحديدية 4200 كلم (1).

- **<u>الطرق الوطنية:</u>**

تسّير هذه الطرق مباشرة من طرف مصالح مديريات الأشغال العمومية للولاية، وتغطي ميزانية الدولة تكلفة الأشغال المتعلقة بتطوير وصيانة هذه الطرق.

- **<u>الطرق الولائية:</u>**

تسّير هذه الطرق من قبل مديرية الأشغال العمومية للولاية ولحسابها. وخلافا بما هو الأمر بالنسبة للطرق الوطنية فتكلفة الأشغال المتعلقة بالتطوير تعود على ميزانية الدولة، أما تلك المتعلقة بالصيانة تخص ميزانية الولاية.

- **<u>الطرق البلدية:</u>**

تسير هذه الطرق من قبل المجالس الشعبية البلدية بالمساعدة التقنية لمديريات الأشغال العمومية وتمويلها على عاتق ميزانية الدولة فيما يخص تكاليف التطوير وعلى ميزانية البلدية فيما يتعلق بتكاليف أشغال الصيانة.

➢ **<u>مراحل حياة الطرق:</u>**

إن مدة حياة طريق جديدة هي عشرين (20) سنة تميزها مرحلتين.

- **<u>المرحلة الأولى:</u>**

تدوم من خمسة (05) إلى عشرة (10) سنوات أين تتعرض الطريق على تدهورات بطيئة لا يحس بها المستعمل. في هذه الحالة، صيانة دائمة وغير مكلفة، تحافظ على سلامة الطريق.

- **<u>المرحلة الثانية:</u>**

تميزت هذه المرحلة بتدهور مفاجئ وسريع للقارعة، وإذا لم تتخذ التدابير اللازمة فإن الطريق تصل إلى حد كبير من التدهور يتطلب مباشرة إعادة البناء.
فبالرغم من الإنجازات الملموسة التي تحققت في مجال شبكة الطرق , خصوصا في السنوات الأخيرة، فإنه ما يزال عجز مسجل مقارنة بالعدد المتزايد للمركبات خصوصا في الجزء الشمالي من البلاد الذي يشهد كثافة عالية في المرور أدت إلى تسجيل نوع من الاختناق لاسيما في المراكز الحضرية الكبرى، حيث نجد عشر مساحة الطرق الموجودة حاليا تتحمل حوالي 80 % من حركة المرور (2).
وإذا كانت الطرق تعد عاملا أساسيا لتحقيق التقدم، إلا أنها مع الأسف تتسبب في حوادث جسمانية أليمة

---

1)- حسب إحصائيات وزارة الأشغال العمومية لسنة 2006 .
2)- نس المرجع.

تكون عاقبتها في معظم الحالات الموت، أضف إلى ذلك عامل امتثال مستعملي الطريق، لاسيما منهم سائقوا المركبات، لقواعد المرور، يتسبب المحيط والطريق في وقوع الكثير من الحوادث سنويا.
تشهد الطرق في الجزائر كثافة كبيرة تقدر بحوالي 300 نسمة في الكيلومتر الواحد، ترتكز على مستوى المحور (شرق – غرب) والذي يتفرع في شكل طرق وطنية تتمثل في الطريق الوطني رقم 01، الطريق الوطني رقم 04، والطريق الوطني رقم 05 ، التي تنفرد وحدها بمعظم عمليات التنقل على المستوى الوطني وتسجل فيها عدد كبير من حوادث المرور.

- **<u>الطرق الريفية والحضرية:</u>**
  - **<u>الطرق الريفية:</u>**

المبادئ العامة للطرق الريفية والحضرية تبقى نفسها إلا أنه يجب مراعاة المقاييس التالية:
إن الشوارع لا تكون مخصصة فقط للسائقين بل تمثل أيضا أماكن للإلتقاءات، أقطاب الترفيه والأماكن المفضلة للعب الأطفال.

- **<u>هناك نوعين من الطرق:</u>**

  - شبكة طرق مواصلات عبور الحركة الرئيسية.
  - شبكة طرق مواصلات ثانوية.

تكون شبكة طرق المواصلات للعبور مخصصة لحركة المركبات حسب قياسات مناسبة و هي توضع خارج المناطق السكنية.
في شبكة طرق المواصلات، الأولوية تعطي للراجلين والدراجات، وحركة المركبات يجب أن تكون محددة
بنقاط البدء والوصول للتنقلات الداخلية، ولتحقيق ذلك يجب اتخاذ الاحتياطات فيما يتعلق بمسالك الراجلين والممرات الخاصة بالدرجات والقيام بإنجازات موجهة لتخفيض سرعة المركبات.

- **<u>الطرق الحضرية:</u>**

على المستوى الحضري، وبالخصوص في التجمعات العمرانية الكثيفة، يجب تحسين تهيئة وعصرنة شبكة الطرق وذلك قصد حماية الراجلين.
إن سلوكيات السائقين وحماية الراجلين ترتبط بالعوامل المتعلقة بالطريق من جهة والعمران من جهة أخرى.
_ **<u>تهيئة الطرق</u>**:

- **<u>بالنسبة للراجلين:</u>**

تنجز ممرات الراجلين بمواد مختلفة عن تلك التي تستعمل في تلبيس شبكة الطرق وعادة ما يكون تلبيس ممرات الراجلين ببلاط من مادة الإسمنت ألملون بالأبيض والأسود وفق هندسة الوسط الطبيعي، ويكون طولها مصفر إلى درجة قصوى للحصول على ممرا أكثر استقامة للراجلين.

- **<u>بالنسبة للسائقين:</u>**

يجب أن تكون مداخل ملتقيات الطرق تضمن حقل رؤية أوسع وهذا للدلالة على الميز الحضري كما يمكن أيضا غرس أشجار ذات أغصان طويلة في كل زاوية التقاء لتحقيق ذلك.
يتضمن برنامج تهيئة الطرق المسطر على المدى المتوسط ما يلي:

- الانطلاق في إنجاز 160 كلم من الطرق السريعة.
- عصرنة 300 كلم من الطرق.
- توسيع منطقة الهضاب العليا.
- إنهاء إنجاز الطريق العابر للصحراء.

تتحمل كل هذه القطاعات أكثر من 20000 مركبة يوميا مع 30 % من مركبات الوزن الثقيل.
تساهم تهيئة الطرق في تحسين الحركة المرورية وفي تخفيض عدد حوادث المرور (1).

- **<u>العوامل المتعلقة بالبني التحتية للطريق:</u>**

تتمحور فعالية المقاييس العمرانية في ميدان أمن الطرق والوقاية حول مبادئ التخفيض من حوادث المرور مع إدخال في تهيئة المحيط مقاييس تقنية للوقاية الناجعة الخاصة بكل موقع.
تعرف الجزائر حاليا نمو عمراني فوضوي وغير مراقب لمعظم المباني والمنجزات العمومية المجاورة للطرق الرئيسية.
هذا النمو العمراني لا يأخذ بعين الاعتبار أمن الممتلكات وتنقل الأشخاص والمحيط الذي أحتل مرتبة ثانوية في غياب التخطيط على المدى البعيد.
إضافة إلى هذه الفوضى العمرانية التي ساهمت في عدم الأمن المروري هناك عوامل أخرى زادت من رداءة الوضعية من بينها:

- نقص نوعية تهيئة التجهيزات.
- تدهور مساحة قارعة الطريق.
- نقص أو انعدام الإشارات.
- إنارة رديئة.
- نقص الصيانة.
- تصميم رديء للطريق.
- الظروف المناخية.

- **<u>أهداف التهيئة:</u>**

تهدف التهيئة العمرانية إلى:

- وضع إشارات تحسيسية خارج وداخل المناطق السكنية.
- تخطيط حضري منسجم مع الوضع الحالي.
- القضاء على النقاط السوداء عن طريق أساليب التهيئة الناجعة.
- بناء حواجز الأمن وعوازل من مادة الإسمنت حسب المعايير الدولية.
- حماية الأشجار والحواجز الموجودة على حافة القارعة.
- إعادة توازن النسيج الحضري والقضاء على المركزية لصالح المناطق المعزولة.
- ربط الأمن المروري بتقنية مراقبة البنايات.
- توفير المحيط الملائم للمعوقين.

---

1)- حسب إحصائيات وزارة النقل لسنة 2008 .

- إدراج التهيئة العمرانية في المشاريع المتعلقة بالطرق.
- تحسين حركة المرور في المناطق الحضرية عن طريق التهيئة والتجهيزات الملائمة.
- تحسين التسيير الإداري لنشاطات النقل العمومي والبضائع.

عموما إن حالة شبكة الطرق في الجزائرهي في وضعية حسنة لكن تبقى بعيدة عن المقاييس الدولية والوطنية للدول المتطورة، إذ أن تصميم الطرق والشبكة الحضرية مفترقات الطرق ومحولاتها ليست دائما في خدمة سلامة مستعملي الطريق ويمكن إعادة النظر في عدة مواقع على طول الشبكة الطرقية إذا أخذنا بعين الاعتبار عامل الأمن المروري.

إن إعتبار الراجلين من الأولويات راجع إلى الأسباب التالية:

- الراجلون يمثلون خطر أمني في المناطق الحضرية والريفية.
- السير على الأقدام يضمن جزءا كبيرا من حركة الأشخاص في المدن ويشكل النمط المعيشي الرئيسي في التنقلات.

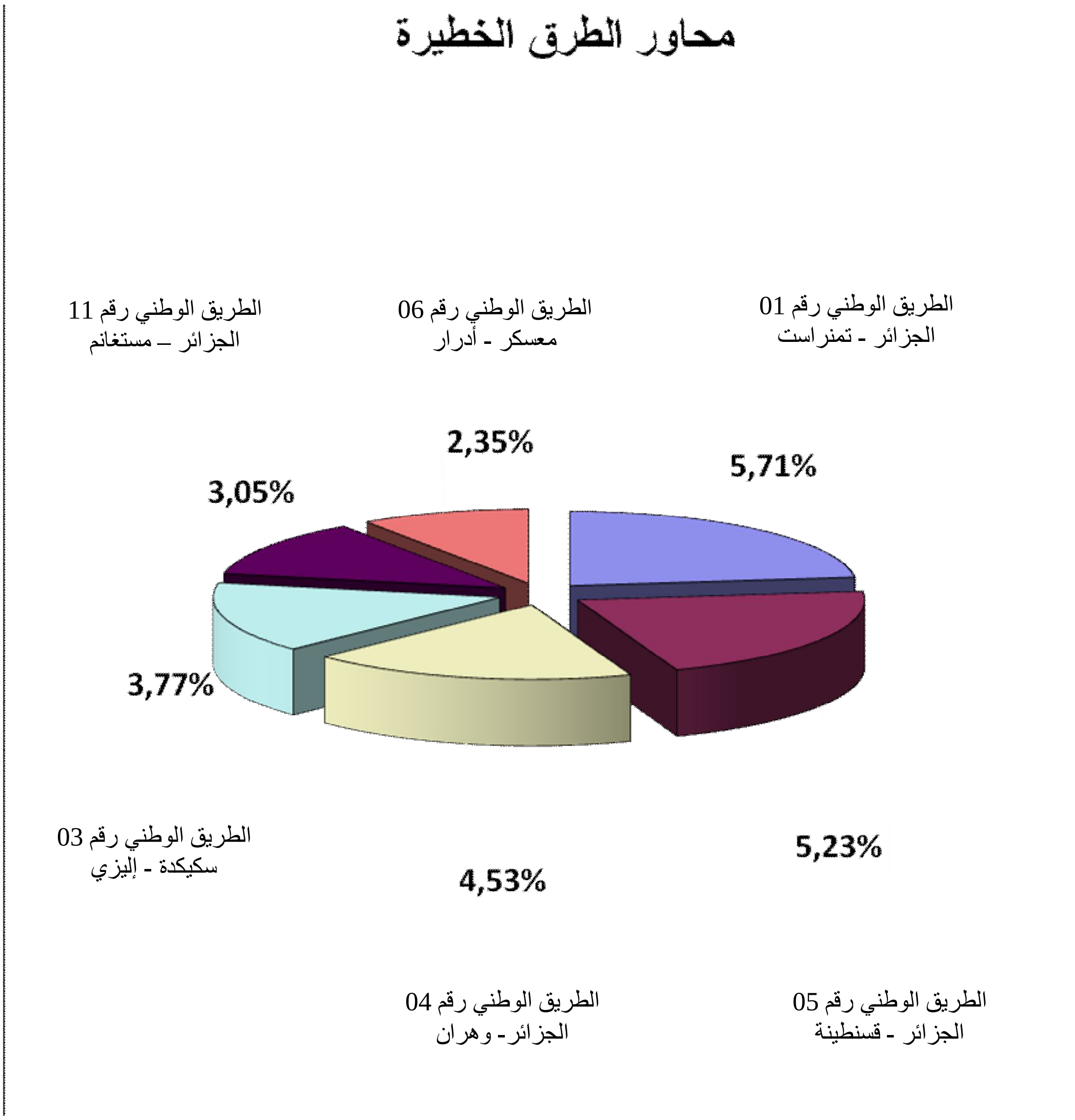
غالبا ما يكون الراجلون في المناطق الحضرية والريفية أو في التجمعات السكنية عرضة لحوادث مرورية قد تكون مميتة خصوصا في الطرق ذات الحركة الكثيفة، ومن أجل أمنهم لابد من تهيئتها، كاستخدام ممرات الراجلين أو وضع ممرات علوية أو أنفاق...، للتخفيض من حوادث المرور يجب أن تكون تهيئة المدينة وفق النمط الحضري السائد بها لتسهيل التنقلات.

_ محاور الطرق الخطيرة:

خلال سنة 2008، لم تساير شبكة الطرق وتيرة ارتفاع حظيرة السيارات، الشيء الذي تسبب في اختناق محاور الطرق الرئيسية، التي وقع بها أكبر عدد لحوادث المرور، لاسيما الطرق الوطنية الآتية:

- الطريق الوطني رقم 01 الرابط بين الجزائر – تمنراست.
- الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر – قسنطينة.
- الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين الجزائر – وهران.
- الطريق الوطني رقم 03 الرابط بين سكيكدة – إيليزي.
- الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين الجزائر – مستغانم.
- الطريق الوطني رقم 06 الرابط بين معسكر – أدرار.

منحنى رقم (01)



المصدر: وزارة الأشغال العمومية

❖ **<u>ثالثا: تطورالحظيرة الوطنية للمركبات:</u>**

إن توسع شبكة الطرق الوطنية لا يتناسب وتطور الحظيرة الوطنية للسيارات، التي تضاعف حجمها خلال عشرية واحدة ليقفز من 2.742.306مركبة سنة 1996 إلى حوالي 5.265.281 مركبة سنة 2007 (1).

يبيّن الجدول رقم05 ترتيب البلدان (المغرب- الجزائر- تونس- فرنسا) حسب عدد الحوادث بالنسبة لحظيرة المركبات:

جدول رقم (05)

ترتيب البلدان حسب عدد الحوادث بالنسبة لحظيرة المركبات لسنة 2006

البلدان	الترتيب	عدد الحوادث/ 100,000 مركبة
المغرب	01	2539
الجزائر	02	818
تونس	03	534
فرنسا	04	322

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

يبيّن الجدول رقم06 ترتيب البلدان (المغرب- الجزائر- تونس) حسب عدد القتلى بالنسبة لحظيرة المركبات:

جدول رقم (06)

ترتيب البلدان حسب عدد القتلى بالنسبة لحظيرة المركبات لسنة 2006

البلدان	الترتيب	عدد الحوادث/ 100,000 مركبة
المغرب	01	175
الجزائر	02	75
تونس	03	534

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

1)-حسب إحصائيات وزارة النقل .

يبين الجدول رقم07 تطور الحظيرة الوطنية للمركبات من سنة 1962 إلى سنة 2004:

جدول رقم (07)

تطور الحظيرة الوطنية للمركبات (2004/1962)

السن	عدد المركبات
1962	86252
1963	114313
1964	141257
1965	170497
1966	209394
1967	258611
1968	311544
1969	369698
1970	429059
1971	476268
1972	532856
1973	607956
1974	698978
1975	792345
1976	867648
1977	967755
1978	1062029
1979	1149240
1980	1229513
1981	1399188
1982	1544638
1983	1700985
1984	1896389
1985	2032708
1986	2143733
1987	2261676
1988	2344798
1989	2437464
1990	2524902
1991	2587793
1992	2634570
1993	2683791
1994	2710720
1995	2732089
1996	2742306
1997	2786257
1998	2818681
1999	2892651
2000	2914415
2001	2938252
2002	2977857
2004	3107526

المصدر: وزارة النقل

تتكون الحظيرة الوطنية للمركبات من 5.265.281 مركبة بمختلف الأصناف سنة 2007 و 5.492.803 سنة 2008، والتي 20٪ منها أي ما يقدر بـــ1.040.000 مركبة وضعت في السير منذ أكثر من عشرين (20) سنة.
مع ذلك، تعرف الحظيرة الوطنية للسيارات تجديدا مستمرا بنسبة 04٪، إذ يبقى تزايد عدد السيارات سنويا محسوسا بسبب الانفتاح الاقتصادي للسوق.

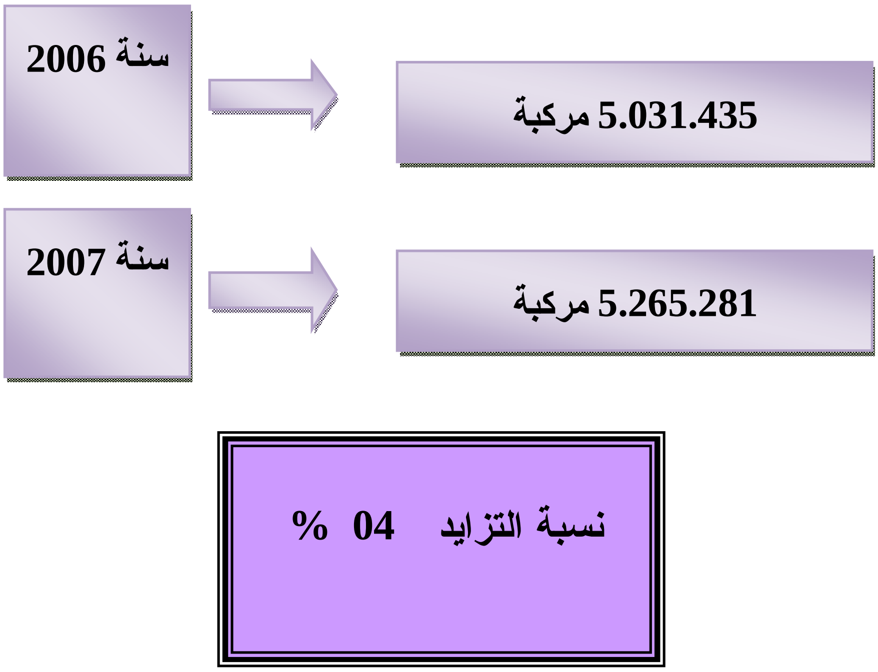
منحنى رقم (02)

الحظيرة الوطنية للمركبات

1985	2032708 مركبة
1996	2.742.306 مركبة
2000	2914415 مركبة
2005	4.650.000 مركبة
2006	5.031.435 مركبة
2007	5.265.281 مركبة
2008	5.492.803 مركبة

المصدر: وزارة النقل

منحنى رقم (03)



المصدر: وزارة النقل

<u>رابعا : دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور:</u>

تسعى الهيئات الأمنية من درك وطني وأمن وطني إلى أداء مهامها وتطبيق إستراتيجيتها للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور. فالقيادة العامة للدرك الوطني تركز في سياستها لمكافحة الحوادث على تكوين الفرد باعتباره أهم عامل في التوعية و الوقاية المرورية وإعادة رسكلة العاملين في الميدان لضمان مواكبة التطور العلمي والتكنولوجي، خصوصا فيما يتعلق بالمعدات والتجهيزات.
فيما تبقى التوعية والردع الدعامة الرئيسية التي تعتمد عليها المديرية العامة للأمن الوطني في إستراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور بصفة عامة، فضلا عن التشجيع على اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية، كوضع الممهلات وفق الشروط والمعايير الصحيحة.
تنظم كذلك الأجهزة الأمنية المرور عن طريق الإعلام المروري، واعتماد مخططات السير بأساليب فنية وعلمية وانتهاج عملية ردعية ومتوازنة، بحيث تصبح نسبة الإفلات من العقوبة تساوي 0%.

الاطر الرئيسية للسلامة المرورية

يمكن تحديد الأطر الرئيسية لدور مصالح الأمن في مجال السلامة المرورية من خلال استعراض الواجبات الخاصة بالمرور و الدوريات الخارجية :

- **الواجبات الخاصة بالمرور :**

  - تنظيم حركة المرور والنقل على الطرق.
  - مراقبة أوضاع الطرق ومدى سلامتها للمرور وتقديم الاقتراحات لتصويب أوضاعها.
  - تنفيذ قانون المرور والتعليمات والأنظمة الصادرة بموجبه.
  - ضبط وتحرير المخالفات واتخاذ الإجراءات القانونية بحق المخالفين.
  - الإسهام بوضع السياسة العامة المرورية لتنظيم المرور والنقل.
  - عمل تقارير حوادث المرور.
  - الإسهام في تدريب العاملين بمجال المرور ووضع المناهج التدريبية والتأهيلية والتنسيق على الجهات المختصة.
  - متابعة تنفيذ قرارات لجان المرور.
  - جمع المعلومات الإحصائية عن حوادث المرور والمخالفات ومعرفة أسباب الحوادث ووضع الحلول المناسبة لها وإجراء الدراسات الميدانية للقضايا المرورية.
  - الاشتراك في الدورات التدريبية والندوات العلمية المتخصصة بمجال المرور وإصدار نشرات مرورية بالتنسيق مع الجهات المختصة.

- **الواجبات الخاصة بالدوريات :**

  - تنفيذ أحكام قانون المرور داخل وخارج المدن وتسيير حركة المرور.
  - تلقي البلاغات وتمرير المعلومات عن حوادث المرور على الطريق.
  - القيام بأعمال النجدة والإغاثة و الإطفاء والإرشاد.
  - إزالة العوائق عن الطريق وتمرير المعلومات المتعلقة بأوضاعها.
  - إجراء الدراسات الإحصائية من خلال ما يتوفر من معلومات عن حوادث المرور أو المخالفات أو المضبوطات الأمنية أو الواجبات.
  - الوجود الأمني في الأماكن الحساسة وتلقي البلاغات والشكاوى المختلفة وتمرير المعلومات التي لها علاقة بالأمن المروري.

- **التشريع (القوانين والأنظمة المرورية) :**

إن جهاز الأمن باعتباره أحد الجهات المهمة والقريبة من احتياجات المواطن يقوم بدور مهم في مجال التشريع من خلال اشتراكه في وضع التشريعات والقوانين والأنظمة التي تهدف إلى ضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق ووضع القواعد المرورية السليمة التي تسهم في السلامة المرورية، كما يشترك في شؤون المرور والدراسات والمخططات التي تصدرها المصالح الأخرى حول المركبات والمعلومات والبيانات الخاصة بالمركبات، وكذلك المشاركة في الأنظمة والتعليمات التي يجري إصدارها أو تعديلها طبقا للمتطلبات والمتغيرات التي تتعلق بنقل المواطنين بصورة آمنة وسليمة.

- **الرقابة والتنفيذ :**

لغاية تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها القوانين والأنظمة والتشريعات المرورية كان لابد من وجود تنفيذ ورقابة دائمة وفاعلة على عملية التنفيذ المناطة بجهاز الأمن والذي يقوم بها من خلال عدة واجبات وتتخلص هذه الواجبات فيما يلي :

- **تنظيم المرور:** يقوم جهاز الأمن بجهود متواصلة من خلال إدارته المختلفة بعملية توجيه وتنظيم وضبط حركة المرور في جميع أنحاء البلاد سواء كان هذا الضبط والتنظيم داخل المدن أو خارجها على الطرق المختلفة وذلك من خلال عناصره العاملين في الميدان الذين يقومون بجهد عال في جعل حركة المرور انسيابية دون إعاقة لحركة المرور خاصة في الساعات التي تكثر فيها الأحجام المرورية وكذلك عند حصول اختناقات مرورية قد تكون ناتجة عن عوائق غير متوقعة، وخاصة عند هطول الأمطار أو وقوع حوادث المرور وهذا يحتاج إلى جهد كبير ومعرفة بكيفية توزيع السيارات وتغيير اتجاهاتها وتنظيمها مستخدمة كافة إمكاناتها المتوفرة في سبيل ذلك حتى تصل إلى الاستغاثة بالطائرات المروحية في هذا المجال.

- **المخالفات :** إن الدور الوقائي والتنظيمي الذي يقوم به جهاز الأمن في العملية المرورية يحتاج إلى دور آخر للمساعدة في تنفيذه وهو الردع المناسب الذي يأتي عن طريق ضبط المخالفات وتحريرها بحق المخالفين وذلك لهدفين :

  - **الأول** : إزالة العوائق عن الطريق المتمثلة في ضبط مخالفات الوقوف المعيقة لحركة المرور.

  - **الثاني** : ألتقليل من حوادث المرور المتمثلة في ضبط المخالفات المتعلقة بتصرفات السائق وجاهزية المركبة.

- **تنظيم مخططات الحوادث :** يقوم جهاز الأمن في عملية تنظيم مخطط وكتابة تقرير لكل حادث مرور يقع على الطريق وتتبع هذه الإجراءات ضبط السيارات ومحتوياتها وسحبها إلى مواقع آمنة بعيدا عن أيدي العابثين بالإضافة إلى الطلبات المتكررة للإدلاء بالشهادة في هذه الحوادث.

- **الإجراءات الهندسية والفنية :**

نظرا لأهمية هذا العنصر في السلامة المرورية باعتباره الركيزة الثالثة بعد الرقابة والتوعية المرورية في الحد من حوادث المرور وتشكيل سلامة مرورية سواء على الطرق والشوارع أو في الجوانب الفنية والهندسية للمركبات هذه مجموعة من الإجراءات التي تتم بالتعاون والتنسيق مع الجهات الأخرى (وزارة النقل, وزارة الإشغال العمومية...) ذات العلاقة في هذا المجال وأهمها :

- تحديد اتجاهات السير في الشوارع والطرقات ووضع الإشارات والشواخص المرورية اللازمة لها.
- تحديد الأماكن والتقاطعات الخطرة التي تكثر عليها حوادث المرور وإيجاد الحلول الهندسية المناسبة لها.
- المشاركة في التعداد المروري وخاصة على التقاطعات والإشارات الضوئية لإيجاد البرامج التي تساعد على انسيابية حركة المرور في جميع الأوقات.
- تحديد المواقف للمركبات العمومية ومراكز الانطلاق وتسهيل دخولها وخروجها.
- المشاركة في الندوات المتعلقة بالنقل والطرق والمرور وتقديم البحوث والدراسات فيها.

➢ **<u>المراقبة التقنية للمركبات:</u>**

تعتبر المراقبة التقنية للمركبات إجراء ذو منفعة عامة يهدف بالدرجة الأولى إلى الوقاية من حوادث المرور، لذا , فمن واجب كل فرد أن ينظر إلى هذه العملية كوسيلة لضمان الأمن و السلامة اللذان يتحققان بالحفاظ على الأرواح البشرية و احترام البيئة. الكثير يجهل هذا الدور الفعال الذي تلعبه الصيانة الدورية للمركبات و الفحص الدقيق لمستلزماتها، و ما توفره من أمن و أمان لحياتنا و حياة الآخرين. إن الكثير من السواق يعتقدون بأن المراقبة التقنية للمركبات لم تكن موجودة إلا بعد صدور أحكام "القانون 01/14" (1) الذي فرض مراقبة تقنية دورية على كافة أصناف المركبات. غير أنها كانت موجودة، ولكن ليس بالتطور الذي هي عليه اليوم، حيث كانت تتم باستعمال أدوات ووسائل بسيطة، و النتائج لم تكن بالدقة المعروفة حاليا. وكان 1مارس 2003 هو تاريخ أول فحص يتم فيه استعمال أجهزة و أدوات متطورة تحت إشراف يد عاملة فنية مؤهلة. فالمراقبة التقنية إجبارية من أجل مكافحة ألالأمن المروري.

إن صدور القانون 01/14 المعدل و المتمم "بالقانون رقم 04/16" (2) جعل المراقبة التقنية إجبارية بالنسبة لجميع أصناف المركبات بعدما كانت مقتصرة على المركبات المستعملة في النشاطات المنظمة و هي: سيارات النقل الاجتماعي.

- سيارات نقل البضائع.
- سيارات الأجرة.
- سيارات تعليم السياقة .
- سيارات نقل المواد الخطرة.
- سيارات الإسعاف.
- السيارات المجهزة للسير بغاز البترول المميع أو بالغاز الطبيعي المضغوط.

---

1)-القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل و المتمم المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

2)- القانون رقم 16/01 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

- سيارات الإصلاح.
- سيارات الاستئجار.

تخضع جميع أصناف السيارات إلى المراقبة التقنية، و هذا في الحالات التاليات:
- عند أول استعمال في السير.
- عند كل تغيير لمالك السيارة.
- عند كل إعادة ترقيم للسيارة.

و نتيجة لهذا فإن كل مركبة، لابد أن تتوفر على محضر للمراقبة التقنية و الذي يعتبر وثيقة إدارية و هو ما تنص عليه المادة 9 مكرر من قانون 04/16.
في هذا الإطار, يقوم المركز الوطني للمراقبة التقنية للمركبات بـــ:
- تسجيل المركبات على اختلاف أنواعها وفئاتها.
- القيام بإجراءات الفحص للمركبات والتأكد من صلاحيتها وجاهزيتها للسير على الطرق والتأكد من توفير المتطلبات الفنية وتجهيزها بما ينسجم بمتطلبات السلامة العامة.

❖ **وزارة النقل:**

هنالك مديريتان في وزارة النقل تتكلف مباشرة بأمن الطرق:

ـــ مديرية النقل البري.
ـــ مديرية النقل الحضري و حركة المرور.

تنقسم هذه الأخيرة إلى مديريتين فرعيتين:
ـــ المديرية الفرعية للنقل الحضري.
ـــ المديرية الفرعية لحركة المرور و هي المسؤولة عن أمن الطرق.

إن المديرية الفرعية لأمن الطرق لها مسؤوليات خاصة، من بينها:

ـــ إعداد قانون المرور.
ـــ تنظيم امتحانات السياقة.
ـــ تقبل المر ائب التي تقوم بتفقد السيارات المتنقلة (السيارات الخاصة ليست معنية).
ـــ ترويج الحملات الإشهارية.
ـــ وضع تحت تصرف وزارة التربية الوسائل الإرشادية و التعليمية الضرورية الخاصة بأمن الطرق على مستوى المدارس.
ـــ تضمين عملية تنسيق الجهود و السياسة الوطنية لأمن الطرق).

فيما يخص توجيه النقل البري و تنظيمه ترمي منظومة النقل على وجه الخصوص، إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل، وفق شروط أكثر نفعا للجماعة الوطنية و المستعملين من حيث الأمن و توفر وسائل النقل و تكلفة السعر و نوعية الخدمة.

في إطار تنظيم هذه منظومة, تكلف الدولة و الجماعات الإقليمية, كل فيما يخصها بـــ:
ـــ تنظيم و مراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل.
ـــ تنظيم النقل العمومي.

ـــ ترقية البحث و الدراسات و الإحصائيات و الإعلام.
ـــ إنجاز و/أو التكليف بإنجاز المنشآت القاعدية و التجهيزات الضرورية للنقل.
ـــ التأكد من المنشآت القاعدية و التجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع و التنظيم المعمول بهما .

- **<u>يشمل النقل البري:</u>**

ـــ النقل بالسكك الحديدية.
ـــ نقل الأشخاص عبر الطرق.
ـــ نقل البضائع عبر الطرق.

- **<u>يشمل نقل الأشخاص:</u>**

ـــ النقل الجماعي الحضري.
ـــ النقل الجماعي غير الحضري.
ـــ النقل النوعي.

- **<u>يشمل النقل النوعي :</u>**

ـــ النقل المدرسي.

ـــ النقل بواسطة سيارة الأجرة.
ـــ النقل السياحي و نقل المرض على وجه الخصوص.
ينظم النقل البري للأشخاص في إطار مخطط النقل الوطني و مخططات النقل الولائي و الحضري:

ـــ المفتشون الرئيسيون و مفتشو النقل البري.
ـــ الأعوان المحلفون التابعون لمصلحة التحقيقات الاقتصادية.
ـــ الضباط و أعوان الشرطة القضائية.

يؤهل هؤلاء الأعوان في إطار ممارسة مهامهم، على وجه الخصوص، للقيام بـــ:

ـــ التحقق من كل الوثائق المتعلقة بممارسة نشاط النقل.
ـــ معاينة الحمولات و الدخول إلى مركبات نقل المسافرين و البضائع.
ـــ الدخول إلى أماكن الشحن و التفريغ.

ـــ مراقبة سندات النقل.

❖ **<u>وزارة الأشغال العمومية:</u>**

<u>تمثل الإدارة المركزية لوزارة الأشغال العمومية مديريتان و هما:</u>

- **مديرية الطرق** : مكلفة بتطوير الطريق خصوصا جانب الدراسات و التحقيقات.

- **مديرية استغلال و صيانة الطرق** : مكلفة بالجوانب المتعلقة بالتسيير و الصيانة والاستغلال.

تمتد هذه الإدارة على المستوى المحلي عبر مديرية الأشغال العمومية على مستوى كل ولاية و التي يمثلها على مستوى كل دائرة فرع يمثله لجنة على مستوى البلدية.
يقترح وزير الأشغال العمومية، عناصر السياسة الوطنية في ميدان الأشغال العمومية و يتولى تنفيذها و مراقبتها طبقا للقوانين و التنظيمات المعمولة بها، و يمارس الوزير صلاحياته، بالاتصال

مع الدوائر الوزارية و الهيئات المعنية الأخرى، و في حدود اختصاصات كل منها، انطلاقا من منظور تنمية دائمة في ميدان الهياكل الأساسية.

في مجال المقاييس و الأنظمة التقنية ، يسهر الوزير على:

- تطبيق التنظيم التقني و المقاييس.
- جودة الدراسات و الموارد و المنشآت.
- جودة الهياكل الأساسية و صيانتها و الحفاظ عليها، و جودة الخدمة العمومية المقدمة للمرتفقين.

كذلك يدخل ضمن اختصاص وزير الأشغال العمومية في مجال الأشغال العمومية، تصوّر التدابير التقنية و الإدارية و الاقتصادية و التنظيمية و إعدادها و متابعتها و رقابتها، قصد إنجاز الهياكل الأساسية للطرق و الهياكل الأساسية البحرية و المطارية و صيانتها و الحفاظ على الأملاك العمومية للطرق و الأملاك العمومية البحرية. يتولى زيادة على ذلك، بالتشاور مع القطاعات و المؤسسات المعنية، بترقية:

- قواعد تصميم الطرق السريعة و الطرق الوطنية، وتهيئتها و إنجازها و صيانتها و المتعلقة بالطرق الولائية و البلدية، بالاتصال مع الوزير المكلف بالجمعيات المحلية.
- القواعد التي تحدد إشارات الطرق، و شروط و كيفيات تنفيذها، بالاتصال مع الوزيرين المكلفين بالجماعات المحلية و النقل.
- الشروط التقنية لإنجاز المنشآت الفنية للطرق، بالاتصال مع الوزير المكلف بالنقل و المكلف بالدفاع الوطني.
- قواعد حماية الأملاك العمومية للطرق.
- ضبط المقاييس الخاصة بتقنيات الطرق و موادها.
- تحضير التصاميم الرئيسية لتطوير الطرق الوطنية و الطرق السريعة و تهيئتها وصيانتها.
- تنسيق المخططات الرئيسية للطرق الولائية.
- تحديد الأعمال الواجب القيام بها في إطار البرامج المتعددة السنوات و السنوية في مجال الطرق الوطنية.
- إصدار التوجيهات للجماعات المحلية قصد تحضير المخططات المتعددة السنوات والسنوية فيما يخص الأنواع الأخرى من الطرق.

يشارك وزير الأشغال العمومية القطاعات و الهيئات المعنية في:

- إعداد النصوص المتعلقة بقانون المرور و تنظيم حركة السير في الطرق، و لا سيما في مجال تحديد الحمولات الإجمالية، و حسب محاور الشاحنات و أحجامها و عتاد النقل البرّي.
- إعداد النصوص التي تحكم الحفاظ على الأملاك العمومية للدولة و استغلالها.
- تحديد القواعد التقنية التي تحكم المهن و نشاطات المؤسسات و مكاتب الدراسات و المخابر في مجال الأشغال العمومية.
- ترقية الوقاية و السلام في الطرق.
- إعداد مخططات النقل و المرور.

❖ مصالح الأمن العمومي:

➢ قيادة الدرك الوطني:

تعمل قيادة الدرك الوطني تحت رعاية وزارة الدفاع الوطني و هي مسؤولة عن عملية شرطة حركة المرور خارج المناطق الحضرية.
تتشابه مسؤوليات قيادة الدرك الوطني و الشرطة باستثناء أن الدرك الوطني يتدخل في المناطق المنبسطة المكشوفة أي المناطق الريفية. في حالة وقوع حادث تتوجه عناصر قيادة الدرك الوطني إلى عين المكان للمعاينة. تسجل تفاصيل الحادث في محضر الذي يرسل بدوره إلى الهيئة المعنية.

يسّير على المستوى المركزي أمن الطرقات، قسم أمن الطرقات.

يحتوي هذا الأخير على ثلاثة مكاتب :

- مكتب الوقاية و الإعلام.
- مكتب الإحصائيات و التقييم.
- مكتب التنسيق و حركة المرور.

هناك فرص كثيرة لسائقي السيارات تدفعهم للقيام بجنح في المناطق الريفية على عكس المناطق الحضرية.

قراءة الإحصائيات الموجودة تبيّن وقوع عدد كبير من الحوادث الخطيرة في المناطق الريفية على عكس المناطق الحضرية. تقدم قيادة الدرك الوطني إحصائيات حوادث المرور الخاصة بالمناطق الريفية ثم تقدم هذه الإحصائيات إلى مختلف القطاعات المعنية. تماما مثل الشرطة، فإن قيادة الدرك الوطني عضو في اللجنة الولائية لأمن الطرق.
إن إحصائيات حوادث المرور المقدمة من طرف قيادة الدرك الوطني و الشرطة مهمة جدا، في حين أنه لا يمكن توقيف برنامج وطني لأمن الطرقات دون إحصائيات موثوق منها. إن عملية جمع معطيات الحوادث تؤدي إلى فهم المشكل و تسهل المعلومات المتحصل عليها الاستغلال ثم التحليل.
توجد معلومات جد مفيدة في قائمة الحوادث على مستوى قيادة الدرك الوطني، و بوضع ميكانيزم يسمح باستخراج و استخدام و تحليل المعلومات الموجودة، يمكن توظيف هذه الأخيرة في أعمال وقائية.
ترسل إحصائيات قيادة الدرك الوطني إلى وزارة النقل و تنسق مع إحصائيات الشرطة لتكوين الإحصائيات الوطنية لحوادث المرور.

➢ المديرية العامة للأمن الوطني:

في نطاق المسؤوليات، تغطي الشرطة المناطق الحضرية و العمرانية.
على المستوى الوطني، تدير الشرطة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني.

يسّير أمن الطرق المديرية الفرعية وهي مقسمة بدورها إلى ثلاثة مكاتب:

- مكتب حركة المرور الذي يهتم بتنظيم حركة المرور.
- مكتب الوقاية الذي يهتم بترقية التقنيات التحسيسية لمختلف مستعملي الطريق.
- المكتب التقني الذي يهتم بجمع و معالجة و استغلال المعطيات التي لها علاقة بحوادث المرور.
- في الميدان، تسهر الشرطة على التطبيق الصارم لقانون المرور.

تقوم كذلك الشرطة بتقديم و عرض إحصائيات تخص حوادث المرور في المناطق الحضرية. تمثل الشرطة على مستوى اللجان الولائية فيما يخص أمن الطرق.

❖ **المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق :**

ــ **من مهام هذا المركز، نذكر:**
ــ إعداد الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور و الوقاية من الحوادث.
ــ السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام و التربية، و البحث التطبيقي في هذا المجال.
ــ الإدلاء بالرأي حول كل المسائل المتعلقة بالمرور.
ــ تدعيم كل الأبحاث المختصة بالوقاية التي تقوم تحت إشراف المؤسسات العلمية الأخرى.
كما يعمل هذا المركز مع إحدى عشرة قطاع وزاري، إلى جانب بعض القطاعات التي لها علاقة بمثل هذه الحوادث كالحماية المدنية، شركات التأمين و الحركة الجمعاوية (جمعية طريق السلامة، اتحادية سائقي سيارات الأجرة) وزارة النقل...الخ.

من أجل ممارسة صلاحيات الدولة الهادفة إلى النهوض بسياسة وقاية المرور عبر الطرق و أمنها، تحدد للمركز بالاتصال مع المصالح و المؤسسات الوطنية التي لها نفس الغاية مهام تصور و اقتراح تدابير تهدف إلى السير عبر الطرق استعمالها لتحديد سياسة وطنية لوقاية السير عبر الطرق و أمنها. بهذه الصفة، يكلف المركز بجمع الوسائل المختلفة، الكافية بتفادي حوادث الطرق المرتبطة بالفرد و السيارة و الطريق أو بكل حدث له صلة بهذا الغرض ، و كذا إعدادها و توجيهها و التنسيق فيما بينها، و ذلك بالقيام بأعمال و هي:
* إعداد كل الدراسات التي لها صلة بحوادث المرور أو المشاركة في مثل هذه الدراسات.
* السعي إلى تقليص عدد الحوادث و خطورتها بتطوير الإعلام، و التربية و البحث التطبيقي في هذا المجال.
* تنشيط حملات التوعية و الوقاية من أخطار الطرق و تنظيمها بالاتصال مع المصالح أو السلطات المعنية.

* تكوين و إرشاد موجه للتلاميذ، و المعلمين و ممرني السياقة.
* جمع الإحصائيات و التقارير، و المستخلصات الدورية و البيانات المتعلقة بحوادث المرور عبر الطرق التي أعدتها مصالح أو مؤسسات و استغلالها.
* تطوير الإعلام و التربية و البحث التطبيقي.

بهذه الصفة، يشارك المركز:
ــ أعمال الهيئات الدولية المتخصصة في الميدان.
ــ التربية و نشر الإحصائيات و المعلومات و الوثائق في مظاهرها التربوية.

❖ **الأجهزة الأخرى:**

ــ **الولايات و البلديات:**

تلعب السلطات المحلية دورا هاما في ميدان أمن الطرقات و لقد أنشأت لجان ولائية مكلفة بأمن الطرق بموجب قانون 87/09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 (1) .
هذه اللجان مسئولة على تطبيق الإجراءات الخاصة بأمن الطرق في مناطقها ، بالإضافة على ذلك تتضمن النشاطات عل مستوى الولاية، التربصات و التكوين الخاص بالأمن، وصيانة منشآت الطرق و وضع الإشارات.
إن الولاية مسئولة عن تخطيط عمليات النقل و تنظيم المدن على المستوى المحلي.
و تتلقى وزارة الأشغال العمومية محاضر من مصالح الامن لغرض التعريف عن النقاط السوداء التي

---

1) -القانون رقم 87/09 المؤرخفي 10 فيفري 1987 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

بها نقص مادي للقيام بالتصليحات.

❖ **الحماية المدنية:**

توجد مصلحة للإسعافات المنبثقة من الحماية المدنية و فرق التدخل السريع المتمركزة في معظم قطع الطرق الوطنية التي برهن على أنها طرق قاتلة من طرف الأخصائيين.

❖ **وزارة الصحة:**

إن وزارة الصحة مكلفة عن طريق المصالح الخارجية (أطباء محلفون) بإعطاء رأي عن الحالة الجسدية لمترشحين رخصة السياقة.

تلعب الوزارة دورا مباشرا في التخفيف من عدد الضحايا في حين أن التزويد بالأدوية لا يمنع وقوع الحوادث، فإن المعالجة السريعة و الفعالة بإمكانها إنقاذ حياة جريح.
تلعب كذلك الوزارة دورا هاما في التزويد بالمعلومات التي لها علاقة بحسابات تكاليف حوادث المرور.

❖ شركات التأمين:

إن دور التأمينات في الوقاية من الحوادث جدير بالمناقشة.
يعتقد بعض السائقين أن تأمينهم يسمح لهم القيادة بدون حذر الشيء الذي يؤدي غالبا إلى ارتفاع عدد حوادث المرور.

تعد إحصائيات التأمينات مصدراها ما فيما يخص حسابات تكلفة الحوادث، و ينطبق هذا أيضا على الحوادث الجسدية و المادية.

❖ **وزارة التربية:**

من بين مهام وزارة التربية، ضمان التعليم فيما يخص أمن الطرق على مستوى المدارس، و لقد أصبح التدريس في ميدان أمن الطرق إجباريا بمرسوم شهر ديسمبر 1989. تقدم الوسائل التعليمية (مثل الملصقات و الألعاب ... الخ) من طرف وزارة النقل.
تشترك وزارة التربية في وضع البرامج و مراقبة الجانب البيداغوجي.

الجمعيات:

يمكن لجمعية من المواطنين أن يكون لها دورا هاما في تجنيد الجمهور الكبير فيما يخص المشاكل المتعلقة بأمن الطرق، كما يمكنها في نفس الوقت التأثير على القرارات المأخوذة بشأن حل هذه المشاكل.
أصبحت اليوم الجمعيات الوطنية و المحلية القريبة من هموم المواطنين، منابر و منتدبات لطرح القضايا و المشاكل التي يعاني منها الفرد، و قد أثبتت معظمها قدرتها على بلورة الأفكار بمناقشتها و اقتراح الحلول الملائمة لها، و على ضوء ذلك، ظهرت إلى الوجود الجمعية الوطنية للوقاية من حوادث الطرق، ألا و هي جمعية "طريق السلامة" التي هي امتداد للنشاط الإعلامي و التربوي عبر مختلف وسائل الإعلام، و في كل أنحاء الوطن، ذلك بتوجيه و مساعدة المديرية العامة للأمن الوطني.

يزداد الجهد المبذول حتى الآن في ميدان أمن الطرق شيئا فشيئا حسب الوسائل الموجودة و الإمكانيات المعطاة لأجهزة أمن الطرق التي هي واعية بما يجب القيام به.

و تسهر الدولة ر على نشر برنامج عام و إجمالي للوقاية من حوادث المرور و ضمان توفير الوسائل اللازمة لتوظيفه.

المبحث الثاني
توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و مقارنتها على المستوى الوطني.
تسجل الجزائر يوميا 107 حادث مرور يسفر عن وفاة 10 أشخاص وجرح 159 آخرين، يبقى حوالي 10 أشخاص منهم معاقين إعاقة دائمة.
بلغ عدد الحوادث المسجلة على المستوى الوطني خلال سنة 2004 43777 حادثا أسفر عن 4356 قيلا و 64714 جريحا بمعدل يومي يقدر بـــ 120 حادثا يخلف 12 قتيلا و 177 جريحا.

جدول رقم (08)
مقارنة الحوادث بين سنتي 2003 و 2004

	2003	2004	الفارق	نسبة التغير (%)
الحوادث	**43227**	**43777**	**550+**	**01,27**
القتلى	**4343**	**4356**	**13+**	**00,30**
الجرحى	**63699**	**64714**	**1015+**	**01,59**

المصدر: قيادة الدرك الوطني

حسب الجدول رقم 08 سجل ارتفاعا يسيرا في عدد الحوادث مقارنة بين سنتي 2003 و 2004

بـــ 550 حادثا بنسبة 01,27 % و ارتفاعا نسبيا في عدد الضحايا (قتلى، جرحى) على التوالي:

- +13 قتيلا بنسبة 0,30 %.
- +1015 جريحا بنسبة 1,59%.

❖ **<u>أولا: حسب المناطق:</u>** **جدول رقم (09)**

توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق (2004)

المنطقة	الحوادث	النسبة %	القتلى	النسبة %	الجرحى	النسبة %
المنطقة الحضرية	**18744**	**42,82**	**928**	**33,26**	**21521**	**21,30**
المنطقة الريفية	**25033**	**57,18**	**3428**	**66,74**	**43193**	**78,70**
الحصيلة الإجمالية	**43777**	**100**	**4356**	**100**	**64714**	**100**

المصدر: قيادة الدرك الوطني

يظهر من خلال الجدول رقم09 أن المنطقة الريفية تسجل الحصيلة الكبرى من حيث عدد حوادث المرور والضحايا (قتلى و جرحى) ، إذ بلغ عدد الحوادث المسجلة بها خلال سنة 2004: 25033 حادثا بنسبة 57,18% من إجمالي الحوادث بمعدل 69 حادثا يوميا. خلفت هذه الحوادث 3428 قتيلا بنسبة 66,74 % من إجمالي القتلى و 43193 جريحا بنسبة 78,70 % من إجمالي الجرحى.

- بالنسبة للمنطقة الحضرية بلغ بها عدد حوادث المرور 18744 حادثا بنسبة 42,82 % خلف 928 قتيلا بنسبة 33,26 % و 21521 جريحا بنسبة 21,30 % من العدد الإجمالي.

يمكن تفسير النسب المتفاوتة بين المنطقتين بالخصائص الجغرافية وطول المنطقة الريفية التي تعد سببا رئيسيا في الإفراط في السرعة مما يؤدي إلى خطورة الحوادث وتسجيل عدد أكبر من الجرحى والقتلى.

جدول رقم (10)

توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق (2005)

	الحوادث	النسبة %	القتلى	النسبة %	الجرحى	النسبة %
المنطقة الحضرية	16549	42,18	779	33,10	19225	20,99
المنطقة الريفية	22684	57,82	2932	66,90	38857	79,01
الحصيلة الإجمالي	39233	100	3711	100	58082	100

المصدر: قيادة الدرك الوطني

بلغ عدد الحوادث خلال سنة 2005 على المستوى الوطني 39233 حادثا، من 16549 حادثا في المنطقة الحضرية بأهمية نسبية تقدر بـــ 42,18% و 22684 حادثا في المنطقة الريفية بأهمية نسبية تقدر بـــ 57,82 % خلفت في مجملها 3711 قتيلا و58082 جريحا.
إن توزيع هذه الحوادث حسب المناطق يظهر أن المنطقة الريفية تسجل الحصيلة الكبرى من حيث عدد حوادث المرور والضحايا (القتلى والجرحى)، ففي هذه السنة سجل 22684 حادثا مروريا وهو ما يمثل نسبة 57,82 % من العدد الإجمالي بمعدل 62 حادثا يوميا. تتسبب هذه الحوادث في وفاة 2932 شخصا بنسبة 66,90 % من العدد الإجمالي للقتلى وجرح 38857 شخصا بنسبة 79,01 % من العدد الإجمالي للجرحى.
هذه النسبة المتفاوتة بين المنطقتين يمكن تفسيرها الخصائص الجغرافية وخصائص حركة المرور في كل منطقة، والتي تعد سببا رئيسيا في وقوع حوادث المرور.

❖ **ثانيا : مقارنة الحوادث على المستوى الوطني:**

جدول رقم (11)

مقارنة الحوادث بين سنتي (2004 و 2005)

السنة	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
2005	39233	3711	58082
2004	43777	4356	64714
الفارق	- 4544	- 645	- 6632
النسبة %	- 10,38	- 14,81	- 10,25

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (12)

مقارنة الحوادث بين سنتي (2004 و2005)

السنة / عدد الحوادث	المستوى الوطني	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية
سنة 2005	39233	16549	22684
سنة 2004	43777	18744	25033
الفارق	-4544	-2195	-2349
نسبة التغير %	- 10,38	- 11,71	- 09,38
السنة/ عدد القتلى			
سنة 2005	3711	779	2932
سنة 2004	4356	928	3428
الفارق	- 645	- 149	- 496
نسبة التغير %	- 14,81	- 16,06	- 14,47
السنة/ عدد الجرحى			
سنة 2005	58082	19225	38857
سنة 2004	64714	21521	43193
الفارق	- 6632	- 2296	- 4336
نسبة التغير %	- 10,25	- 10,67	-10,04

المصدر: قيادة الدرك الوطني

من خلال مقارنة الحوادث التي سجلت في فترة 2004 و 2005 يلاحظ ما يلي في الجدول رقم 11 و12:

- إنخفاض في عدد الحوادث على المستوى الوطني بـــ 4544 حادثا بنسبة 10,38 %.
- إنخفاض في عدد الحوادث بالمنطقة الحضرية بـــ 2195 حادثا بنسبة 11,71 %.
- إنخفاض في عدد الحوادث بالمنطقة الريفية بـــ 2349 حادثا بنسبة 09,38 %.

- إنخفاض في عدد القتلى على المستوى الوطني بـــ 645 قتيلا بنسبة -14,81% .
- إنخفاض في عدد القتلى بالمنطقة الحضرية بـــ 149 قتيلا بنسبة -16,06% .
- إنخفاض في عدد القتلى بالمنطقة الريفية بـــ 496 قتيلا بنسبة -14,47% .

- إنخفاض في عدد الجرحى على المستوى الوطني بـــ 6632 جريحا بنسبة 10,25% .
- إنخفاض في عدد القتلى بالمنطقة الحضرية بـــ 2296 جريحا بنسبة 10,67% .
- إنخفاض في عدد القتلى بالمنطقة الريفية بـــ 4336 جريحا بنسبة 10,04% .

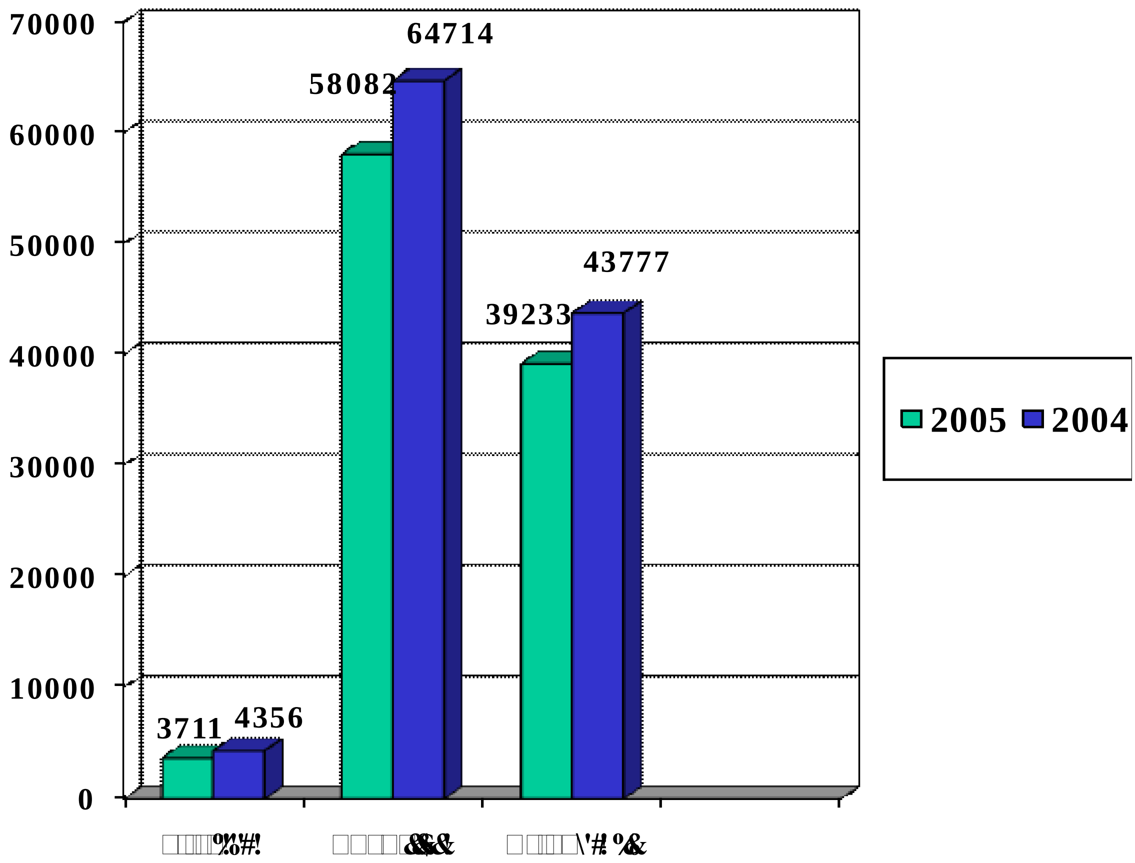
يلاحظ في الجدول رقم 12 أن أكبر نسبة انخفاض للحوادث عرفتها المنطقة الحضرية هي 11,71 % مقابل 09,38% في المنطقة الريفية، ويرجع ذلك إلى صعوبة مراقبة شبكة الطرق في هذه الأخيرة والتي تمثل حوالي 80 % من المجموع الإجمالي.

من خلال الأرقام المسجلة يتضح أن عدد القتلى في المنطقة الريفية أكبر بكثير من العدد المسجل في المنطقة الحضرية.و أن أعلى نسبة انخفاض في عدد القتلى والتي تقدر بـــ 16,06 % سجلت في المنطقة الحضرية مقابل 14,47 % في المنطقة الريفية، وهذا راجع إلى الخطورة التي تبقى مرتفعة في هذه المنطقة لما تشهده من تجاوزات خطيرة وإفراط في السرعة من طرف السائقين.

يلاحظ أن سنة 2005 شهدت انخفاضا في عدد جرحى حوادث المرور، والذي يرجع بالدرجة الأولى إلى انخفاض عدد الحوادث مقارنة بسنة 2004 حيث تم تسجيل:

أعلى نسبة انخفاض في عدد الجرحى والتي تقدر بـــ 10,67% في المنطقة الحضرية، مقابل 10,04 % في المنطقة الريفية، مما يؤكد خطورة المنطقة الريفية.

منحنى رقم (04)
مقارنة حوادث المرور بين سنتي 2004 و 2005



المصدر: قيادة الدرك الوطني

يدّعم المنحنى رقم 04 شرح مقارنة حوادث المرور على المستوى الوطني بين سنة 2004 و 2005 كما يتبّين في الجدول رقم 12 أعلاه.

المبحث الثالث

توزيع الحوادث حسب الثلاثيات والأشهر

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث حسب الثلاثيات و اشهر السنة .

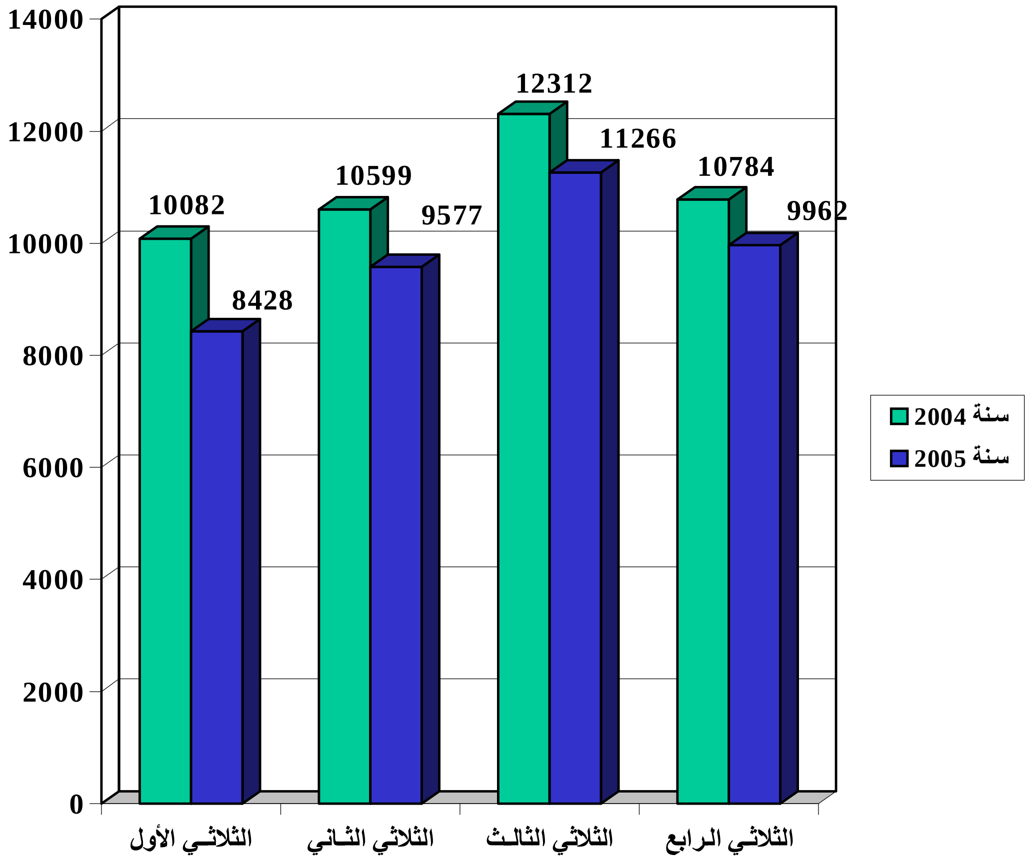
❖ **أولا:حسب الثلاثيات:**

جدول رقم (13)
توزيع الحوادث حسب الثلاثيات (2004 و2005)

السنة /الحوادث	الثلاثي الأول	الثلاثي الثاني	الثلاثي الثالث	الثلاثي الرابع	المجموع
سنة 2005	8428	9577	11266	9962	39233
سنة 2004	10082	10599	12312	10784	43777
نسبة التغير %	-16,41	-09,64	-08,50	-07,62	-10,38
الأهمية النسبية%	21,48	24,41	28,72	25,39	100
السنة /القتلى					
سنة 2005	721	871	1128	991	3711
سنة 2004	937	1043	1297	1079	4356
نسبة التغير	-23,05	-16,49	-13,03	-08,16	-14,81
الأهمية النسبية%	19,43	23,47	30,40	26,70	100
السنة /الجرحى					
سنة 2005	12044	13646	17430	14962	58082
سنة 2004	14258	15126	19381	15949	64714
نسبة التغير	-15,53	-09,78	-10,07	-06,19	-10,25
الأهمية النسبية%	20,74	23,49	30,01	25,76	100

المصدر: قيادة الدرك الوطني

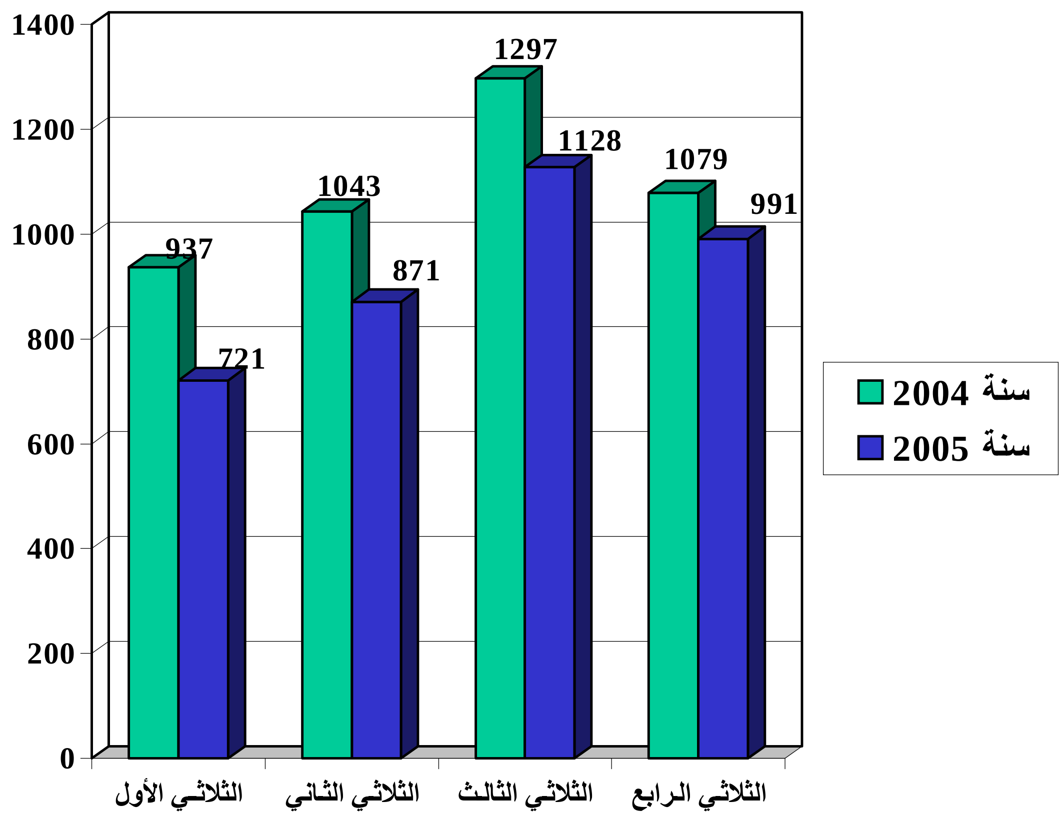
منحنى رقم (05)
مقارنة حوادث المرور بين سنتي (2005 و 2004)



المصدر: قيادة الدرك الوطني

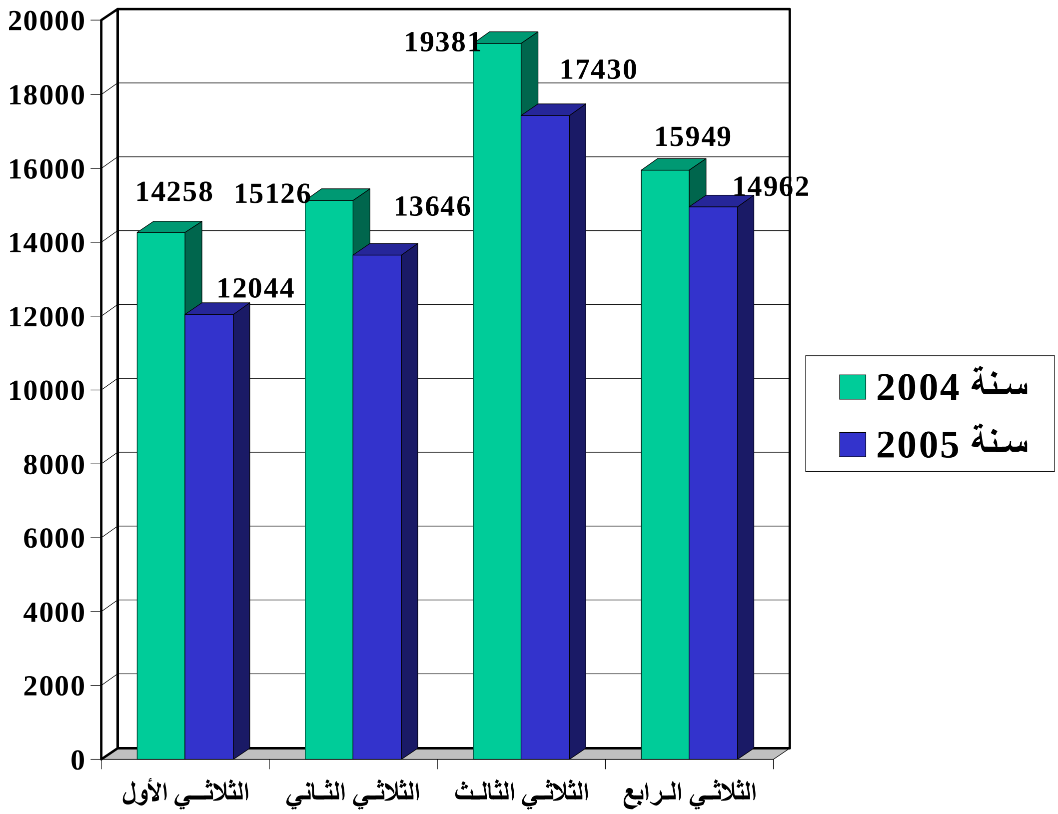
منحنى رقم (06)

مقارنة قتلى حوادث المرور بين سنتي (2005 و 2004)



المصدر: قيادة الدرك الوطني

منحنى رقم (07)
مقارنة جرحى حوادث المرور بين سنتي(2005 و 2004)



المصدر: قيادة الدرك الوطني

كما يبّينه المنحنى رقم05 مقارنة بعدد الحوادث المسجلة خلال الثلاثيات الأربعة لسنة 2004، عرفت ثلاثيات سنة 2005 انخفاضات جد معتبرة حيث سجل أعلى انخفاض في الثلاثي الأول بنسبة 16,41 % أين تراجع عدد الحوادث من 10082 حادثا إلى 8428 حادثا بينما عرف الثلاثي الرابع أدنى نسبة انخفاض قدرت بـــ 7,62 % حيث أنخفض عدد الحوادث من 10784 حادثا إلى 9962 حادثا.

يتبين من الجدول رقم 13 أن أكبر نسبة في عدد حوادث المرور لسنة 2005، سجلت خلال الثلاثي الثالث (جويلية، أوت وسبتمبر) حيث بلغ عدد الحوادث 11266 حادثا بنسبة 28,72% من العدد الإجمالي ، يليه الثلاثي الرابع بـــ 25,39 % ، أما الثلاثي الأول فعرف أقل نسبة وهي 21,48 %. يمكن تفسير ذلك بكون هذا الثلاثي يتميز بصفة خاصة وهو اقترانه بالعطلة الصيفية السنوية، وما يترتب عنها من تنقل للأفراد ذهابا وإيابا عبر مختلف مناطق الوطن، وبصفة خاصة المناطق الساحلية، علاوة على عودة المهاجرين مما يؤدي إلى إرتفاع عدد المركبات، متبوعا بالإزدحام واختناق الطرق ، كما أن هذه الفترة لا تعرف هدوء في الحركة المرورية، إذ يتشابه نهارها بليلها، كما أن هذه الفترة تستغلها العائلات لإقامة الأعراس والأفراح، كل هذا يؤدي حتما اكتظاظ الطرق واختناقها وبالتالي وقوع عدد أكبر من الحوادث ويصادف الثلاثي الرابع أيضا الدخول الاجتماعي وكذلك بداية فصل الشتاء أين تكثر الإضرابات الجوية جراء الثلوج والأمطار الغزيرة والضباب الكثيف.

يتضح من خلال هذه الإحصائيات و المنحنى رقم 06 أن الثلاثي الثالث (جويلية، أوت و سبتمبر) يعرف تسجيل أكبر عدد من القتلى مقارنة ببقية الثلاثيات، حيث ثم تسجيل 1128 قتيلا سنة 2005، أما الثلاثي الذي عرف أقل حصيلة فهو الثلاثي الأول بـــ 721 قتيلا.

نلاحظ أن نسبة 30,40% من القتلى سجلت خلال الثلاثي الثالث، يليها الثلاثي الرابع بـــ 26,70% ، ثم الثلاثي الأول بـــ 19,43%.

عرفت الثلاثيات الأربعة لسنة 2005 انخفاضات جد هامة في عدد الجرحى كما يبينه المنحنى رقم 07 مقارنة بثلاثيات سنة 2004 أين سجلت ارتفاعات متتالية لتبلغ أعلى نسبة في الثلاثي الثالث، إذ تم إحصاء 17430 جريحا وذلك بأهمية نسبية بـــ 30,01 % ، أما الثلاثي الذي عرف أقل حصيلة فهو الثلاثي الأول بـــ 12044 جريحا بأهمية نسبية تقدر بـــ 20,74 %.

لقد سجل أعلى انخفاض في الثلاثي الأول بنسبة 15,53 % أين تراجع عدد الجرحى فيه من 14258 جريحا إلى 12044 جريحا، بينما عرف الثلاثي الرابع أدنى نسبة انخفاض قدرت بـــ 06,19 % حيث أنخفض عدد الجرحى من 15949 جريحا إلى 14962 جريحا.

❖ **ثانيا: حسب الأشهر:**

يبين الجدول رقم 14 ما يلي:

جدول رقم (14)

توزيع الحوادث حسب الأشهر (2004 و2005)

الأشهر	سنة 2004			سنة 2005			نسبة التغير %		
	الحوادث	القتلى	الجرحى	الحوادث	القتلى	الجرحى	الحوادث	القتلى	الجرحى
جانفي	3499	292	4688	3211	280	4989	08,23-	04,11-	06,03-
فيفري	3273	328	3976	2730	203	4619	16,59-	38,11-	13,92-
مارس	3310	317	3380	2487	238	4650	86,24-	24,92-	27,31-
أفريل	3352	309	4029	3102	255	4675	07,46-	17,48-	13,82-
ماي	3645	369	4526	3024	277	5296	17,04-	24,93-	14,54-
جوان	3602	365	5091	3451	339	5155	04,19-	07,12-	01,24-
جويلية	3762	377	5799	3746	372	5769	00,43-	01,33-	00,52+
أوت	4533	478	6082	3866	440	7346	14,71-	12,13-	17,21-
سبتمبر	4017	442	5549	3654	330	6266	09,04-	23,98-	11,44-
أكتوبر	3734	383	5323	3481	346	5731	06,78-	04,44-	07,12-
نوفمبر	3802	370	5325	3588	365	5465	05,63-	01,35-	02,56-
ديسمبر	3248	326	4314	2893	260	4753	10,93-	20,25-	09,25-
المجموع	43777	4356	58082	39233	3711	64714	10,38-	14,81-	10,25-

المصدر: قيادة الدرك الوطني

يلاحظ من خلال المعاينة الشهرية لحوادث المرور أن أقل عدد لحوادث المرور سجل في شهر ديسمبر بالنسبة لسنة 2004 بـــ 3248 حادثا وشهر مارس لسنة 2005 بـــ 2487 حادثا.

كما شهدت بقية الأشهرلسنة 2005 انخفاضات لا بأس بها بالمقارنة مع نفس الأشهر لسنة 2004، في حين عرف شهر أوت تسجيل أعلى مستوى للحوادث بـــ 3866 و 4533 حادثا وهذا راجع لكثرة التنقلات التي تكون في هذا الشهر خاصة نحو المناطق السياحية.

مقارنة بعدد الحوادث المسجلة شهريا في سنة 2004، عرفت كل أشهر سنة 2005 انخفاضات متفاوتة، حيث شهد شهر مارس أعلى نسبة انخفاض بـــ 24,86% أين تراجع عدد الحوادث من 3310 حادثا إلى 2487 حادثا.

ويمكن تفسير ذلك بشروع كل من مصالح الدرك الوطني والأمن الوطني في تطبيق القانون الجديد14/ 01.

أما أقل نسبة انخفاض فقد سجلت في شهر جويلية حيث أنخفض عدد الحوادث من 3761 إلى 3746 حادث وذلك بـــ00,43 % وهذا راجع إلى كون هذا الأخير شهر عطلة أين تكثر التنقلات خاصة ما بين المناطق السياحية، مما يؤدي إلى صعوبة التحكم في حركة المرور.

يلاحظ من خلال المعاينة الشهرية لسنة 2005 أن أقل عدد القتلى لحوادث المرور سجل في شهر فيفري وذلك بـــ 203 قتيلا كما شهدت بقية الأشهر انخفاضات مقارنة مع نفس الأشهر من سنة 2004 في حين عرف شهر أوت تسجيل أعلى مستوى للقتلى بـــ 440 قتيلا.

مقارنة بعدد القتلى المسجل شهريا في سنة 2004 عرفت كل أشهر سنة 2005 انخفاضات متفاوتة حيث سجلت أعلى نسبة انخفاض في شهر فيفري بنسبة قدرها 38,11% أين تراجع عدد القتلى من 328 قتيلا إلى 203 قتيلا.

أما أقل نسبة انخفاض فقد سجلت في شهر جويلية حيث أنخفض عدد القتلى من 377 قتيلا إلى 372 قتيلا وذلك بنسبة 01,33 .%

فيما يخص الجرحى يلاحظ أن أقل عدد جرحى حوادث المرور سجل في شهر مارس 2004 وذلك بـــ 3380 جريحا، كما شهدت بقية الأشهر انخفاضات مقارنة مع نفس الأشهر من سنة 2005، في حين عرف شهر أوت أعلى مستوى للجرحى بـــ 6082 جريحا.

مقارنة بعدد الجرحى المسجل شهريا في سنة 2004 ، عرفت كل أشهر سنة 2005 ما عدا شهر أوت انخفاضات متفاوتة حيث سجلت أعلى نسبة انخفاض بنسبة 27,31% أين تراجع عدد الجرحى من 4650 جريحا إلى 3380 جريحا.

ويعود ذلك إلى الانخفاض المعتبر الذي عرفته حوادث المرور في هذا الشهر، أما الزيادة التي عرفها شهر جويلية والتي تقدر بـــ 00,52% فيمكن تفسيرها بضعف نسبة انخفاض حوادث المرور فيه.

المبحث الرابع

درجة خطورة حوادث المرور

يبيّن هذا المبحث درجة خطورة حوادث المرور على المستوى الوطني و ذلك بالمقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية.

تعتبردرجة خطورة حوادث المرور عن عدد القتلى أو عدد الجرحى المسجل في كل 100 حادث، وقد بلغت خلال سنة 2005 حسب الجدول أدناه:

على المستوى الوطني:

* 09 قتلى في كل 100 حادث، وقد تراجعت نسبيا مقارنة مع نفس الفترة من سنة 2004، أين كانت تمثل 10 قتلى في كل 100 حادث.

- أما بالنسبة لخطورة عدد الجرحى في كل 100 حادث فقد بقيت مستقرة وذلك ب148 جريح في كل 100 حادث، وهذا بالمقارنة مع سنة 2004.

❖ **أولا: على المستوى الوطني :**

جدول رقم (15)

مقارنة خطورة حوادث المرور بين سنة (2005 و2004)

السنة/الخطورة	المستوى الوطني		المنطقة الحضرية		المنطقة الريفية	
	قتيل/100 حادث	جريح/100 حادث	قتيل/100 حادث	جريح/100 حادث	قتيل/100 حادث	جريح/100 حادث
سنة 2005	09	148	05	116	13	171
سنة 2004	10	148	05	115	14	173

المصدر :المركز الوطني للوقاية و الأمن عر الطرق

يتبين من خلال الجدول رقم 15، أن خطورة حوادث المرور لسنة 2005 في المنطقة الريفية والتي تمثل أضعاف تلك المسجلة في المنطقة الحضرية، عرفت تراجعا بالنسبة لسنة 2004، ففي كل 100 حادث مرور سجل ما يقارب 13 قتيلا و171 جريحا. هذا التراجع راجع إلى كون نسبة انخفاض عدد الضحايا أكبر من نسبة انخفاض عدد الحوادث، بالمقابل هناك 05 قتلى في المنطقة الحضرية ويمكن تفسير ذلك بالرجوع إلى الخصائص الجغرافية وخصائص حركة المرور في كل منطقة وهذا ما يدفع إلى تحليل حوادث المرور في كل منطقة، دون أن ننسى أهم عامل في كل هذا وهو تجاوز السرعة القانونية لمعظم السائقين حيث سجل في سنة 2005 ,9060 حادثا بسبب عدم احترام السرعة القانونية، والملاحظ في المنطقة الريفية هو أن السائقين يسيرون بسرعة فائقة جدا هذا ما يؤدي حتما إلى خطورة الحوادث.

ثانيا : في المناطق الريفية :

جدول رقم (16)

ترتيب خطورة حوادث المرور في المناطق الريفية (2005)

الترتيب	الولايات	عدد القتلى/100 حادث	الترتيب	الولايات	عدد جرحى/100 حادث
1	إليزى	38	1	إليزى	265
2	ادرار	24	2	ام البواقى	218
3	النعامه	23	3	جيجل	214
4	الاغواط	19	4	خنشله	207
5	البيض	19	5	بجايه	206
6	البويرة	18	6	النعامه	203
7	قسنطينه	18	7	تسيمسيلت	197
8	المسيله	17	8	الشلف	196
9	الجلفه	17	9	المديه	196
10	المديه	17	10	تيزى وزو	195
11	ام البواقى	16	11	سطيف	193
12	معسكر	16	12	المسيله	186
13	سكيكدة	16	13	معسكر	186
14	الطارف	16	14	الوادى	183
15	جيجل	15	15	البيض	181
16	تبسه	15	16	مستغانم	180
17	خنشله	15	17	قسنطينه	180
18	ورقله	14	18	قالمة	179
19	تيارت	14	19	تيبازة	179
20	غردايه	14	20	بسكرة	179
21	سطيف	14	21	الطارف	178
22	عين تموشنت	14	22	غرداية	178
23	قالمه	14	23	ميله	178
24	برج بوعريريج	14	24	الجزائر	178
25	سوق أهراس	13	25	بشار	177
26	تندوف	13	26	ادرار	177
27	ميلة	13	27	سوق أهراس	176
28	تسيمسيلت	13	28	عين تموشنت	175
29	مستغانم	13	29	الاغواط	174
30	بجايه	13	30	تمنراست	172

31	تمنراست	12	31	بومرداس	172
32	الوادي	12	32	تندوف	171
33	تيبازة	12	33	باتنه	171
34	باتنه	11	34	البويرة	170
35	سيدي بلعباس	11	35	وهران	168
36	سعيدة	11	36	سيدي بلعباس	168
37	غيليزان	11	37	عنابه	167
38	عين الدفلى	10	38	تيارت	166
39	بسكرة	10	39	غليزان	164
40	بومرداس	10	40	تلمسان	162
41	تلمسان	10	41	الجلفه	162
42	البليدة	10	42	عين الدفلى	161
43	عنابه	10	43	سكيكدة	160
44	الشلف	9	44	ورقله	158
45	وهران	9	45	البليدة	154
46	بشار	8	46	تبسه	151
47	تيزي وزو	8	47	برج بوعريريج	146
48	الجزائر	7	48	سعيدة	114

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عر الطرق

إن كل منظمة عامة تحتاج إلى الإعلام، كما تحتاج إلى وسائل الاتصال الأخرى، و ذلك لكي تتصل بالرأي العام لتعلنه بجهودها الحقيقية، و تبين مدى تحقيقها لأهدافها.

إن مصالح الأمن تحتاج إلى الإعلام، بل إن الإعلام يعد ركيزة من أهم ركائزها.
ذلك أنه إذا كانت طبيعة هذه المصالح، تعني التلاحم مع المجتمع من جهة و تعاون المجتمع معها من ناحية أخرى أفراد و مؤسسات، فإن ذلك يحتاج إلى الإعلام لكي يتحقق التلاحم مع المجتمع، و لكي يتحقق أكبر قدر من النجاح في تحقيق أهدافها.

إن الأداء الصادق و الإعلام الجيد هو من أهم عوامل النجاح للمنظمات العامة، و هذا ما يتفق مع المعادلة النجاح وهي "أعمل جيد و عرف بصدق عما تعمل" لا يمكن تصور هذا التعاون و التلاحم بدون إعلام.

إن الإعلام يستطيع أن يصنع المعجزات بالنسبة للمصالح الأمنية:
- أولى تلك المعجزات: هي معجزة التقريب بين رجالها و بين المجتمع.

- و المعجزة الثانية: إن توثيق الصلة بين الأجهزة المسئولة عن الإعلام في أجهزة الأمن و بين وسائل الإعلام يؤدي إلى نتائج إيجابية تصب في صالح استقرار الأمن، أمن المجتمع و أمن الأفراد.

- و المعجزة الثالثة: هي السعي إلى تحقيق تعاون الرأي العام مع مصالح الأمن في جهودها لحفظ الأمن بكافة مجالاته، و الأمن المروري، والأمن الجنائي،......الخ، و لن يتحقق ذلك كله إلا إذا عرف الرأي العام الصورة الحقيقية لجهود ها و تضحياتها من أجل استقرار أمن الفرد و أمن المجتمع و ذلك هو ما يحققه الإعلام.

- و المعجزة الرابعة: و هي أن تسعى مصالح الأمن إلى قيام الجمهور بجهد إيجابي في معاونتها من أجل حفظ الأمن المروري.

لن يتحقق ذلك الجهد الإيجابي إلا بواسطة الإعلام.
ذلك أن مكونات الإعلام و عناصره و الإعلام الأمني تتضمن عدة عناصر و أخر هذه العناصر هو "الأثر" "أورد الفعل" أو "رجع الصدي" لأن الاتصال ليس مجرد إرسال رسالة واحدة، بل يتضمن الاتصال رسالتين، رسالة مرسلة من المصدر إلى المستقبل، و رسالة مرتدة من المستقبل إلى المصدر.
و يعني ذلك كله أن الإعلام الأمني لا يتضمن رسائل أمنية فحسب، بل يتضمن كذلك رسائل جماهيرية، أو رسائل من الرأي العام مرسلة لمصالح الأمن.

فتستطيع هذه المصالح و هذه معجزة أخري يحققها الإعلام أن تعرف اتجاهات الرأي العام حول دورها الأمني، تستطيع أن تعرف ذلك بواسطة الإعلام ، و ما يتضمنه من رسائل مرتدة من الرأي العام.
لقد استخدمنا مصطلح "المعجزات" لنبين مدى صعوبة الأهداف المرجوة.

لقد سبق أن بينا أن الهدف الأساسي للإعلام هو المساعدة في تحقيق أهداف منظمة الأمن، و يتفرع من هذا الهدف الأساسي أهداف فرعية، و من أهم هذه الأهداف الفرعية هدف "التوعية الأمنية".

على ضوء ما أوضحنه يتضح مدى إمكان تحقيق الإعلام الأمني لهدفه الفرعي في تحقيق التوعية الأمنية لدى أفراد المجتمع و مدى الأهمية الكبرى للإعلام كركيزة من أهم ركائز الشرطة المجتمعية، و صولا إلى أداء الأجهزة الأمنية لرسالتها على الوجه الصحيح.

ثالثا : في المناطق الحضرية :

جدول رقم (19)

ترتيب خطورة حوادث المرور في المناطق الحضارية (2005)

الترتيب	الولايات	عدد القتلى/ 100 حادث	الترتيب	الولايات	عدد جرحى/100 حادث
1	بجاية	15	1	تيسمسيلت	143
2	عين الدفلى	15	2	تمنراست	129
3	المدية	12	3	البليدة	128
4	سكيكدة	12	4	وهران	128
5	غليزان	11	5	إليزى	125
6	برج بوعريريج	9	6	تندوف	123
7	قسنطينة	8	7	قسنطينة	122
8	إليزى	8	8	باتنة	122
9	الوادى	7	9	الأغواط	121
10	تيارت	7	10	النعامة	121
11	البويرة	6	11	عنابة	121
12	سطيف	6	12	الشلف	120
13	البليدة	6	13	عين الدفلى	120
14	ميلة	6	14	سكيكدة	120
15	بومرداس	6	15	أدرار	120
16	تندوف	6	16	بومرداس	120
17	تيزى وزو	6	17	تيزى وزو	119
18	الطارف	5	18	ورقلة	119
19	مستغانم	5	19	تبسة	117
20	خنشلة	5	20	الجلفة	117
21	عنابة	5	21	الوادى	117
22	جيجل	5	22	تلمسان	117
23	ورقلة	5	23	بسكرة	116
24	الجزائر	5	24	الجزائر	116
25	بسكرة	5	25	قالمة	115
26	تبسة	4	26	ميلة	115
27	تيبازة	4	27	البويرة	115
28	أم البواقى	4	28	بشار	113
29	أدرار	4	29	بجاية	113
30	سوق أهراس	4	30	تيارت	113
31	المسيلة	4	31	خنشلة	113
32	معسكر	4	32	غليزان	113
33	تلمسان	4	33	برج	112

				بوعريريج	
34	الأغواط	4	34	غرداية	112
35	وهران	3	35	مستغانم	110
36	الشلف	3	36	عين تموشنت	110
37	تيسمسيلت	3	37	سعيدة	109
38	عين تموشنت	3	38	جيجل	107
39	غرداية	3	39	المدية	107
40	باتنة	3	40	تيبازة	106
41	الجلفة	3	41	سوق أهراس	106
42	سعيدة	3	42	سطيف	105
43	بشار	2	43	أم البواقي	105
44	النعامة	2	44	المسيلة	105
45	قالمة	2	45	معسكر	105
46	البيض	2	46	البيض	104
47	سيدى بلعباس	2	47	الطارف	103
48	تمنراست	2	48	سيدي بلعباس	99

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عر الطرق

يبّين الجدول رقم 18 و الجدول رقم 19 مقارنة خطورة حوادث المرور بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية إذ نلاحظ أن المناطق الريفية تتشكل فيها حوادث أخطر كما تبيّنه الأرقام.

<u>الخلاصـــــة</u> :

أمام التزايد المستمر لخطورة حوادث المرور، دق ناقوس الخطر للفت انتباه المجتمع لعظم الظاهرة و نتائجها الاجتماعية و الاقتصادية و عليه، سطرت إستراتيجية محكمة قصد التصدي للظاهرة و التأثير فيها بكل الوسائل اللازمة, كما أولت لشرطة المرور اهتماما ملحوظا حيث تغطي80% من شبكة الطرقات الوطنية و أصبحت مكافحة اللامن المروري في السنوات الأخيرة تشكل النسبة الكبيرة من نشاط الإجمالي لوحدات امن الطرق.

الفصل الثاني
حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية

- ❖ **المبحث الأول: توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق والولايات.**
  - **أولا:** حسب المناطق.
  - **ثانيا:** حسب أصناف الطرق عبر المناطق.
  - **ثالثا:** حسب الولايات.
- ❖ **المبحث الثاني: توزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات، أشهر السنة، أيام الأسبوع والشرائح الزمنية.**
  - **أولا:** حسب الثلاثيات وأشهر السنة.
  - **ثانيا:** حسب أيام الأسبوع.
  - **ثالثا:** حسب الشرائح الزمنية.
- ❖ **المبحث الثالث: توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث.**
  - **أولا:** حسب أصناف مستعملي الطرق (السواق – الركاب – الراجلين).
  - **ثانيا:** السواق حسب السن والمناطق.
  - **ثالثا:** السواق حسب والمهن.
- ❖ **المبحث الرابع: توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في الحوادث.**
  - **أولا:** حسب سنة و مكان صدور رخص السياقة.
  - **ثانيا:** توزيع المركبات المتورطة في حوادث المرو ر حسب أصنافها.
  - **ثالثا:** الحوادث المتعلقة بالسكك الحديدية.

الفصل الثاني

حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية

أصبحت المشكلات المتعلقة بالمرور عبر الطرق إحدى التحديات التي تواجه المجتمعات المعاصرة اليوم، وتصدرت مواضيع انعدام امن المرور أولويات التفكير والجهود للحد من هذه المشكلات ومعالجة الانعكاسات المترتبة عليها.

وإذا كانت التحولات الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عن التطورات التكنولوجية، التي عرفها ويعرفها العالم، قد أدت إلى تمركز السكان والأنشطة الاقتصادية والتجارية في الأقطاب الحضرية، فإنها قد فرضت إنشاء شبكات كبيرة من الطرق وإيجاد أدوات جديدة للنقل أدت بدورها إلى تطور المبادلات والاتصالات وتكثيف حركة الأشخاص والممتلكات.

وبالنتيجة، شهدت ظاهرة حوادث المرور ارتفاعا كبيرا في معدلاتها وأصبحت تهدد رفاهية وانسجام المجتمعات.

إن ظاهرة عدم الأمن المروري جد مقلقة, لان الإحصائيات توضح أن الجزائر تحتل المرتبة الرابعة من بين البلدان الأكثر تسجيلا لحوادث المرور و ذلك بعد كل من الولايات المتحدة , إيطالية و فرنسا.

بلغ عدد الضحايا في المناطق الريفية حدا ينذر بالخطر, لكون الامن المروري في هذه المناطق أصبح ظاهرة يصعب التحكم فيها حيث خلفت عواقب مأساوية لا تحمد عقباها.

"خلال سنة 2005, تم تسجيل 22.684 حادثا مروريا خلف 2932 قتيلا و 38857 جريحا. مقارنة بحصيلة سنة 2004, هناك انخفاض ملحوظ ذا أهمية معتبرة لم يسبق تسجيله إلى يومنا, لاعتباره أحسن نتيجة سجلت منذ سنة 1995 " (1).

يعالج هذا الفصل ظاهرة حوادث المرور و تطورها في المناطق الريفية الجزائرية و التي عاينتها تشكيلات قيادة الدرك الوطني خلال سنة 2004 و سنة 2005 و المقارنة بينهما بالإحصائيات، و لهذا الغرض ينقسم الفصل إلى أربعة مباحث يتناول كل منهم :

- توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و الولايات.
- توزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات، اشهر السنة، أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية .
- توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث (السواق - الركاب - الراجلين).
- توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في الحوادث (حسب سنة و مكان صدور رخص السياقة – حسب أصناف المركبات المتورطة في الحوادث) و يتعلق الأمر كذلك في هذا المبحث بحوادث السكك الحديدية .

---

1)- حسب إحصائيات قيادة الدرك الوطني، 2004 و 2005

المبحث الأول

توزيع الحوادث والضحايا حسب المناطق و الولايات

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و الولايات و أصناف الطرق عبر المناطق.

جدول رقم (20)
توزيع الحوادث و الضحايا (2004 و 2005)

	سنة 2004	سنة 2005	الفارق	النسبة %
عدد الحوادث	25033	22684	- 2349	%9,38-
عدد القتلى	3428	2932	496-	%14,47-
عدد الجرحى	43193	38857	4336-	%04,10-

المصدر : قيادة الدرك الوطني

بلغت حصيلة حوادث المرور المسجلة خلال سنة 2004 في المناطق الريفية 25033 كما يبّينه الجدول رقم 20 و هو ما يعادل 69 حادثا في اليوم بمعدل 03 حوادث في الساعة.
يمثل هذا العدد 57,18 % من الحصيلة الوطنية التي عرفت ارتفاعا ملحوظا مقارنة بسنة 2003 حيث سجل 478 حادثا إضافيا، بنسبة 1,94%.
3428 هي حصيلة عدد القتلى لسنة 2004 بمعدل 14 قتيلا في كل 100 حادث، قدرت نسبة القتلى بـــ 78,70% من المجموع الوطني، كما سجل ارتفاعا في عدد القتلى مقارنة بسنة 2003 بـــ 65 قتيلا بنسبة 1,93% و خلفت هذه الحوادث حوالي 43193 جريحا.
تبلغ حصيلة الحوادث المسجلة خلال سنة 2005 , 22684 حادثا في نفس المناطق و هو ما يعادل 62 حادثا في اليوم بمعدل 03 حوادث في الساعة.
يمثل هذا العدد نسبة 57,82% من الحصيلة الوطنية التي عرفت انخفاضا مقارنة بسنة 2004 حيث قدر هذا الانخفاض بـــ: 2349 حادثا بنسبة : 38,.09%.
2932 هي حصيلة قتلى حوادث المرور المسجلة خلال سنة 2005 و هو ما يعادل 08 قتيلا في اليوم.
يمثل هذا العدد نسبة 79,01% من الحصيلة الوطنية و قد عرفت هذه الحصيلة انخفاضا مقارنة بسنة 2004، حيث قدر هذا الانخفاض بـــ 496 قتيلا بنسبة -14,47%.

38857 هي حصيلة جرحى حوادث المرور المسجلة خلال سنة 2005 و هو ما يعادل 106 جريحا في اليوم بمعدل 04 جرحى في الساعة.
يمثل هذا العدد نسبة 90,66 % من الحصيلة الوطنية، و قد عرفت هذه الحصيلة انخفاضا مقارنة بسنة 2004، حيث قدر هذا الانخفاض بـــ 4336 جريحا بنسبة 04,10%.

❖ **<u>أولا: حسب المناطق:</u>**

جدول رقم (21)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق(2004)

المناطق	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
شمـــال وســـــط	8724	34.85	1112	32.43	14095	32.63
الشمال الغربـــي	6233	24.89	904	26.37	10787	24.97
الجنوب الغربي	357	01.43	61	01.78	574	01.33
الجنوب الشرقي	1785	07.13	297	08.66	3211	07.43
الشمال الشرقي	7830	31.28	1032	30.11	14354	33.23
أقصى الـــجنوب	104	00.42	22	00.64	172	00.40
المجموع	25033		3428		43193	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (22)
شمال / جنوب (2004)

المناطق	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الشمـــــال	22787	91.03	3048	88.91	39236	90.84
الجنـــــوب	2246	08.97	380	11.09	3957	09.16
المجموع	25033		3428		43193	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (23)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق (2005)

المناطق	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
شمال وسط	7693	33.91	964	32.88	12462	32.07
الشمال الغربي	5871	25.88	756	25.78	10033	25.82
الجنوب الغربي	329	01.45	79	02.69	593	01.53
الجنوب الشرقي	1531	06.75	244	08.32	2764	07.11
الشمال الشرقي	7151	31.52	863	29.43	12818	32.99
أقصى الجنوب	109	00.48	26	00.89	187	00.48
المجموع	22684		2932		38857	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (24)
شمال / جنوب (2005)

المناطق	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الشمال	20715	91.32	2583	88.10	35313	90.88
الجنوب	1969	08.68	349	11.90	3544	09.12
المجموع	22684		2932		38857	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

يبّين الجدول رقم 21 أن في سنة 2004 سجل أكبر عدد للحوادث في منطقة الشمال الوسط بـــ 8724 حادثا بنسبة 34,85% من إجمالي حوادث المناطق الريفية، متبوعة بمنطقة الشمال الشرقي بـــ 7830 حادثا، بنسبة 31,28%، أما أدنى حد لعدد الحوادث فهو مسجل في منطقة أقصى الجنوب بـــ 104 حادثا بنسبة 0,42%.

كما سجلت منطقة الشمال الوسط أكبر عدد القتلى بـــ 1112 قتيلا بنسبة 32,43% متبوعة بمنطقة الشمال الشرقي الذي سجل 1032 قتيلا بنسبة 30,11 %، يأتي أقصى الجنوب في المرتبة الأخيرة بـــ 22 قتيلا بنسبة 00,64 %.

و سجلت أكبر حصيلة من عدد الجرحى بمنطقة الشمال الشرقي بـــ 14354 جريحا بنسبة 33,23 % متبوعة بمنطقة الشمال الوسط بـــ 14095 جريحا بنسبة"32,63% ، أما أقصى الجنوب فقد عرف أقل عدد من الجرحى بـــ 172 جريحا بنسبة 00,40 % .

و بالمقارنة بسنة 2004، نلاحظ أن سنة 2005 عرفت إنخفاظا ملحوظا في عدد الحوادث و القتلى و الجرحى و ذلك في مجموع المناطق ما عدا منطقة أقص الجنوب التي عرفت ارتفاعا طفيفا و هذا ما يظهر في الجدول رقم 22 و رقم 24.

❖ **ثانيا: حسب أصناف الطرق عبر المناطق:**

جدول رقم (25)

توزيع الحوادث حسب أصناف الطرق عبر المناطق (2004)

النواحي	الطرق الوطنية		الطرق الولائية		بلدية - مسلك		منطقة عمرانية		السكك الحديدية		المجموع	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
شمال وسط	6226	37,24	1369	33,20	735	25,62	390	29,72	4	33,33	8724	34,84
الشمال الغربي	3887	23,25	1278	30,89	761	26,53	306	23,32	1	08,33	6233	24,89
الجنوب الفربي	213	0 1,27	52	01,26	78	02,71	14	01,06	00	00	357	01,42
الجنوب الشرقي	852	0 5,09	239	05,79	525	18,3	167	12,72	2	16,66	1785	07,13
الشمال الشرقي	5489	32,83	1174	28,47	739	25,76	423	32,24	5	41,66	7830	31,27
أقصى الجنوب	51	0 0,3 0	11	00,26	30	01,04	12	00,91	00	00	104	00,41
المجموع	16718		4123		2868		1312		12		25033	
النسبة%		66,78		16,47		11,45		05,24		00,04		

المصدر : قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (26)

توزيع الحوادث حسب أصناف الطرق عبر المناطق (2005)

النواحي	الطرق الوطنية		الطرق الولائية		بلدية - مسلك		منطقة عمرانية		السكك الحديدية		المجموع	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
شمال وسط	5303	35,14	1235	32,63	781	28,52	373	34,99	01	33,33	7693	33,91
الشمال الغربي	3734	24,74	1198	31,65	722	26,37	216	20,26	01	33,33	5871	25,88
الجنوب الغربي	213	01,41	42	01,11	62	02,26	12	01,13	00	00,00	329	01,45
الجنوب الشرقي	740	04,90	233	06,16	423	15,45	135	12,66	00	00,00	1531	06,75
الشمال الشرقي	5030	33,33	1075	28,40	725	26,48	320	30,02	01	33,33	7151	31,52
أقصى الجنوب	72	00,48	02	00,05	25	00,91	10	00,94	00	00,00	109	00,48
المجموع	15092		3785		2738		1066		3		22684	
النسبة%		66,53		16,69		12,07		4,7		00,01		

المصدر : قيادة الدرك الوطني

يبّين الجدول رقم 26 أن الطرق الوطنية شكلت خلال سنة 2005 أهم صنف سجلت به نسبة عالية للحوادث بـــ: 66,53%، ثم الطرق الولائية بـــ: 16,69%، ثم الطرق البلدية و المسالك بـــ: %12,07 .

أما المناطق العمرانية و ممرات السكك الحديدية فكانت نسبتهم ضئيلة بـــ: 04,71%.

مقارنة بسنة2004 ،يلاحظ إنخفاظا في عدد الحوادث عبر هذه الطرق.

<u>المحاور التي شهدت أكبر عدد من حوادث المرور وسنة 2004 هي:</u>

. الطريق الوطني رقم 01 الرابط بين الجزائر و تمنراست، 1094 حادثا.
. الطريق الوطني رقم 03 الرابط بين سكيكدة و إليزي 841 حادثا.
. الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين بوفاريك و وهران 1123 حادثا.
. الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر و قسنطينة 1678 حادثا.
. الطريق الوطني رقم 06 الرابط بين معسكر و أدرار 468 حادثا.
. الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين الجزائر و مستغانم 748 حادثا.

❖ **<u>ثالثا : حسب الولايات:</u>**

يبّين الجدول 27 ما يلي:

جدول رقم (27)

الوسط الشمالي (2004)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الشلف	675	07.73	89	08.00	1157	08.20
البليدة	960	11.00	114	10.25	1488	10.56
البويرة	910	10.43	171	15.38	1773	12.57
تيزي وزو	185	02.12	52	04.68	249	01.77
الجزائر	1981	22.71	157	14.12	2170	15.40
الجلفة	487	05.58	120	10.79	994	07.05
المدية	653	07.49	52	04.68	1322	09.38
المسيلة	705	08.08	107	09.62	1397	09.91
بومرداس	813	09.32	80	07.19	1271	09.02
تيبازة	761	08.72	79	07.10	1263	08.96
عين الدفلة	594	06.81	91	08.18	1011	07.17
المجموع	8724		1112		14095	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

- تعتبر الولايات التالية للوسط الشمالي: الجزائر، البليدة، البويرة، بومرداس، المسيلة، تيبازة و الشلف هي أكثر تمركزا لحوادث المرور بنسبة 77,43 % في سنة 2004.

جدول رقم (28)
الوسط الشمالي (2005)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الشلف	601	07.81	80	08.30	952	07.64
البليدة	880	11.44	87	09.02	1419	11.39
البويرة	720	09.36	120	12.45	1458	11.70
تيزي وزو	195	02.53	44	04.56	284	02.28
الجزائر	1807	23.49	150	15.56	2059	16.52
الجلفة	425	05.52	80	08.30	831	06.67
المدية	586	07.62	71	07.37	1141	09.16
المسيلة	648	08.42	116	12.03	1272	10.21
بومرداس	658	08.55	71	07.37	1067	08.56
تيبازة	643	08.36	55	05.71	1100	08.83
عين الدفلة	530	06.89	90	09.34	879	07.05
المجموع	7693		964		12462	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

يبّين الجدول رقم28 ما يلي:

- تعتبر الولايات التالية للوسط الشمالي: وهران، تلمسان، مستغانم، معسكر و غليزان هي أكثر تمركزا من حيث عدد حوادث المرور بنسبة 67,58% في سنة 2005.

جدول رقم (29)
الشمال الغربي (2004)

الولايات	الحوادث العدد	الحوادث النسبة%	القتلى العدد	القتلى النسبة%	الجرحى العدد	الجرحى النسبة%
تلسمان	1043	16.73	107	11.83	1677	15.54
تيارت	410	06.57	71	07.85	816	07.56
سعيدة	190	03.04	19	02.10	361	03.34
سيدي بلعباس	529	08.48	94	10.39	854	09.91
مستغانم	722	11.58	98	10.84	1228	11.39
معسكر	734	11.77	115	12.72	1287	11.93
وهران	1049	16.82	128	14.15	1631	15.12
البيض	115	01.84	25	02.76	216	02.00
تيسمسيلت	162	02.59	25	02.76	285	02.64
النعامة	137	02.19	41	04.53	317	02.93
عين تيموشنت	432	06.93	53	05.86	763	07.07
غليزان	710	11.39	128	14.15	1352	12.53
المجموع	6233		904		10787	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

بالنسبة لولايات الشمال الغربي فهي تترتب كالتالي في الجدول رقم 29 من حيث نسبة الحوادث التي سجلت في سنة 2004 :

ولاية وهران 16,82 **%.**
ولاية تلمسان 16,73 **%.**
ولاية معسكر 11,77 **%.**

جدول رقم (30)
الشمال الغربي (2005)

الولايات	الحوادث العدد	الحوادث النسبة%	القتلى العدد	القتلى النسبة%	الجرحى العدد	الجرحى النسبة%
تلسمان	951	16.20	91	12.04	1540	15.35
تيارت	473	08.06	67	08.86	845	08.42
سعيدة	206	03.51	29	03.84	346	03.45
سيدي بلعباس	399	06.80	52	06.88	672	06.70
مستغانم	699	11.91	98	12.96	1219	12.15
معسكر	668	11.38	99	13.10	1242	12.38
وهران	1025	17.46	130	17.20	1576	15.71
البيض	125	02.13	20	02.65	257	02.56
تيسمسيلت	155	02.64	15	01.98	272	02.71
النعامة	138	02.35	15	01.98	295	02.94
عين تيموشنت	408	06.95	55	07.28	728	07.26
غليزان	624	10.63	85	11.24	1041	10.38
المجموع	5871		756		10033	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

يبّين الجدول رقم 30 إنخفاظا ملحوظا في عدد الحوادث بالنسبة لسنة 2004.
تترتب ولايات الجنوب الغربي، كالآتي من حيث نسبة الحوادث:

- ولاية بشار 49,24% .
- ولاية إدرار 38,91%.
- ولاية تندوف 11,85%.

جدول رقم (31)
الجنوب الغربي (2004)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
أدرار	136	38.09	31	50.81	279	48.60
بشار	165	46.21	26	42.62	227	39.57
تندوف	56	15.68	04	06.55	68	11.84
المجموع	357		61		574	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (32)
الجنوب الغربي (2005)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
أدرار	128	38.91	49	62.03	279	47.05
بشار	162	49.24	26	32.91	245	41.32
تندوف	39	11.85	04	05.06	69	11.64
المجموع	329		79		593	

المصدر : قيادة الدرك الوطني

في الجنوب الغربي تمثل ولاية بشار أعلى نسبة للحوادث بـــ 46,21**%** سنة 2004 و49,24**%** سنة 2005 كما يبّينه الجدول رقم 31 و 32.

جدول رقم (33)
الجنوب الشرقي (2004)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الأغواط	196	10.98	43	14.47	441	13.73
بسكرة	522	29.24	74	24.91	885	27.56
ورقلة	334	18.71	66	22.22	592	18.43
إليزي	89	04.98	21	07.07	205	06.38
الوادي	396	22.18	55	18.51	675	21.02
غرداية	248	13.89	38	12.97	413	12.86
المجموع	1785		297		3211	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (34)
الجنوب الشرقي (2005)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الأغواط	161	10.52	29	11.89	333	12.05
بسكرة	434	28.35	63	25.82	710	25.69
ورقلة	311	20.31	58	23.77	556	20.12
إليزي	84	05.49	12	04.92	223	08.07
الوادي	336	21.95	48	19.67	576	20.84
غرداية	205	13.39	34	13.93	366	13.24
المجموع	1531		244		2764	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

في الجنوب الشرقي تمثل ولايات بسكرة، الوادي، ورقلة أعلى نسبة من الحوادث بـــ72.25% سنة 2005 لكنها منخفضة مقارنة بسنة 2004.

جدول رقم (35)
الشمال الشرقي (2004)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
أم البواقي	470	06.00	64	06.20	880	06.13
باتنة	989	12.63	141	13.66	1890	13.16
بجاية	623	07.95	83	08.04	1201	08.36
تبسة	458	05.84	86	08.33	786	05.47
جيجل	295	03.76	37	03.58	567	03.95
سطيف	1208	15.42	154	14.92	2134	14.86
سكيكدة	511	06.52	69	06.68	959	06.68
عنابة	287	03.66	30	02.90	484	03.37
قالمة	378	04.82	29	02.81	704	04.90
قسنطينة	614	07.84	69	06.68	1110	07.73
برج بوعريريج	544	06.94	109	10.56	1028	07.16
الطارف	354	04.52	31	03.00	615	04.28
ميلة	620	07.91	79	07.65	1106	07.70
خنشلة	244	03.11	35	03.39	488	03.39
سوق أهراس	235	03.00	16	01.55	402	02.80
المجموع	7830		1032		14354	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (36)
الشمال الشرقي(2005)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
أم البواقي	452	06.32	58	06.72	872	06.80
باتنة	889	12.43	133	15.41	1513	11.80
بجاية	527	07.37	59	06.84	908	07.08
تبسة	405	05.66	65	07.53	728	05.68
جيجل	246	03.44	22	02.55	445	03.47
سطيف	1204	16.84	126	14.60	2149	16.77
سكيكدة	465	06.50	75	08.69	863	06.73
عنابة	270	03.78	39	04.52	433	03.38
قالمة	329	04.60	26	03.01	587	04.58
قسنطينة	550	07.69	72	08.34	1086	08.47
برج بوعريريج	468	06.54	54	06.26	832	06.49
الطارف	328	04.59	24	02.78	600	04.68
ميلة	556	07.78	60	06.95	981	07.65
خنشلة	248	03.47	29	03.36	456	03.56
سوق أهراس	214	02.99	21	02.43	365	02.85
المجموع	7151		863		12818	

في الشمال الشرقي تعتبر ولايات سطيف، باتنة، ميلة و قسنطينة ذات أعلى نسبة من الحوادث و يقدر نسبة عدد الحوادث بها 40,18% سنة 2005 لكنها منخفضة بالنسبة لسنة 2004.

جدول رقم (37)

أقصى الجنوب (2004)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
تمنراست	104	100	22	100	172	100
المجموع	104		22		172	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (38)

أقصى الجنوب(2005)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
تمنراست	109	100	26	100	187	100
المجموع	109		26		187	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

سجلت ولاية تمنراست التي تشكل أقصى الجنوب، خلال السنة 2005 إرتفاعا في عدد حوادث المرور مقارنة بسنة 2004 و هذا ما يبّينه الجدول رقم 38:

- 109 حادثا و هذا ما يمثل 00,48% من العدد الإجمالي للحوادث المسجلة عبر التراب الوطني.
- 26 قتلى بنسبة 00,87%.
- 187 جريح بنسبة 00,48%.

جدول رقم (39)
توزيع الحوادث حسب الولايات (2004)

الترتيب	الولايات	الحوادث	القتلى	الجرحى
1	الجزائر	1981	157	2170
2	سطيف	1208	154	2134
3	وهران	1049	128	1631
4	تلمسان	1043	107	1677
5	باتنة	989	141	1890
6	البليدة	960	114	1488
7	البويرة	910	171	1773
8	بومرداس	813	80	1271
9	تيبازة	761	79	1263
10	معسكر	734	115	1287
11	مستغانم	722	98	1228
12	غيليزان	710	128	1352
13	المسيلة	705	107	1397
14	شلف	675	89	1157
15	المدية	653	52	1322
16	بجاية	623	83	1201
17	ميلة	620	79	1106
18	قسنطينة	614	69	1110
19	عين الدفلة	594	91	1011
20	برج بوعريريج	544	109	1028
21	سيدي بلعباس	529	94	854
22	بسكرة	522	74	885
23	سكيكدة	511	69	959
24	الجلفة	487	120	994
25	أم البواقي	470	64	880
26	تبسة	458	86	786
27	عين تيموشنت	432	53	763
28	تيارت	410	71	816
29	الوادي	396	55	675
30	قالمة	378	29	704
31	الطارف	354	31	615
32	ورقلة	334	66	592
33	جيجل	295	37	567
34	عنابة	287	30	484
35	غرداية	248	38	413
36	خنشلة	244	35	488
37	سوق أهراس	235	16	402
38	الاغواط	196	43	441
39	سعيدة	190	19	361
40	تيزي وزو	185	52	249
41	بشار	165	26	227
42	تسمسيلت	162	25	216
43	النعامة	137	41	317
44	ادرار	136	31	279
45	البيض	115	25	216
46	تمنراست	104	22	172
47	اليزي	89	21	205
48	تندوف	56	04	68
المجموع		25033	3428	43124

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (40)
توزيع الحوادث حسب الولايات (2005)

الترتيب	الولايات	الحوادث	القتلى	الجرحى
1	الجزائر	1807	150	2059
2	سطيف	1204	126	2149
3	وهران	1025	130	1576
4	تلمسان	951	91	1540
5	باتنة	889	133	1513
6	البليدة	880	87	1419
7	البويرة	720	120	1458
8	مستغانم	699	98	1219
9	معسكر	668	99	1242
10	بومرداس	658	71	1067
11	المسيلة	648	116	1272
12	تيبازة	643	55	1100
13	غيليزان	624	85	1041
14	شلف	601	80	952
15	المدية	586	71	1141
16	ميلة	556	60	981
17	قسنطينة	550	72	1086
18	عين الدفلة	530	90	879
19	بجاية	527	59	908
20	تيارت	473	67	845
21	برج بوعريريج	468	54	832
22	سكيكدة	465	75	863
23	أم البواقي	452	58	872
24	بسكرة	434	63	710
25	الجلفة	425	80	831
26	عين تيموشنت	408	55	728
27	تبسة	405	65	728
28	سيدي بلعباس	399	52	672
29	الوادي	366	48	576
30	قالمة	329	26	587
31	الطارف	328	24	600
32	ورقلة	314	58	556
33	عنابة	270	39	433
34	خنشلة	248	29	456
35	جيجل	246	22	445
36	سوق أهراس	214	21	365
37	سعيدة	206	29	346
38	غرداية	205	34	366
39	تيزي وزو	195	44	284
40	بشار	162	26	245
41	الاغواط	161	29	333
42	تسمسيلت	155	15	272
43	النعامة	138	15	295
44	ادرار	128	49	279
45	البيض	125	20	257
46	تمنراست	109	26	187
47	اليزي	84	12	223
48	تندوف	39	4	69
المجموع		22735	2917	38821

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (41)

الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث (2004)

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الجزائر	1981	16.66	157	10.66	2170	11.32
سطيف	1208	10.15	154	09.78	2134	11.13
تلمسان	1053	08.85	107	07.26	1677	08.75
وهران	1049	08.82	128	08.69	1631	08.51
باتنة	989	08.31	141	09.57	1890	09.86
البليدة	960	08.07	114	07.74	1488	07.76
البويرة	910	07.65	171	11.61	1773	09.25
بومرداس	813	06.83	80	05.43	1271	06.63
تيبازة	761	06.40	79	05.36	1263	06.59
معسكر	734	06.17	115	07.81	1287	06.71
مستغانم	722	06.07	98	06.65	1228	06.40
غليزان	710	05.97	128	08.69	1352	07.05
المجموع	11890		1472		19164	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (42)

الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث

الولايات	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
الجزائر	1807	16.74	150	11.76	2059	11.69
سطيف	1204	11.16	126	09.87	2149	12.20
وهران	1025	09.50	130	10.19	1576	08.95
تلمسان	951	08.81	91	07.13	1540	08.74
باتنة	889	08.24	133	10.42	1513	08.59
البليدة	880	08.15	87	06.82	1419	08.06
مستغانم	699	06.48	98	07.68	1219	06.92
البويرة	720	06.67	120	09.40	1458	08.28
معسكر	668	06.19	99	07.76	1242	07.05
المسيلة	648	06.00	116	09.09	1272	07.22
تيبازة	643	05.96	55	04.31	1100	06.25
بومردا س	658	06.10	71	05.56	1067	06.06
المجموع	10792		1276		17614	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

كما تبينه الجداول رقم 39، 40 ،41 ،42 ،الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث هي كالتالي:

سجلت أغلبية حوادث المرور خلال سنة 2004 في الولايات التالية:

- الجزائر العاصمة 1981 حادثا بمعدل 04 في اليوم بنسبة 07,91%.
- سطيف 1208 حادثا بمعدل 03 في اليوم بنسبة 04,83%.
- تلمسان 1053 حادثا بمعدل 03 في اليوم بنسبة 04,19%.

فيما يخص الولايات الأكثر تسجيلا للقتلى هي:

-البويرة بـــ 171 قتيلا.

-الجزائر بـــ 157 قتيلا.

أما الولايات الأكثر تسجيلا للجرحى في سنة 2004 هي كالآتي:

- الجزائر العاصمة 2170 جريحا، بمعدل 110 في كل 100 حادثا.
- سطيف 2134 جريحا، بمعدل 177 في كل 100 حادثا.
- باتنة 1890 جريحا، بمعدل 191 في كل 100 حادثا.
- البويرة 1773 جريحا، بمعدل 195 في كل 100 حادثا.
- تلمسان 1677 جريحا، بمعدل 161 في كل 100 حادتا.

سجلت أغلبية حوادث المرور خلال سنة 2005 في الولايات التالية:

- الجزائر العاصمة 1807 حادثا بمعدل 07 في اليوم بنسبة 07,97%.
- سطيف 1204 حادثا بمعدل 04 في اليوم بنسبة 05, 31 %.
- تلمسان 1025 حادث بمعدل 03 في اليوم بنسبة 04,25%.

الولايات الأكثر تسجيلا للقتلى هي:

- الجزائر بـــ150 قتيلا.

- باتنة بـــ 133 قتيلا.

- وهران بـــ130 قتيلا.

الولايات الأكثر تشجيلا للجرحى هي:

- سطيف بـــ2149 جريحا.

- الجزائر بـــ2059 جريحا.

- وهران بـــ1576 جريحا.

أما الولايات الأقل تسجيلا للحوادث فهي كالتالي:

الولايات التي سجلت أقل عدد للحوادث في سنة 2004هي كالآتي:

- تندوف 56 حادثا بنسبة 00,22%.

- إليزي 89 حادثا بنسبة 00,36%.

- تمنراست 104 حادثا بنسبة 00,42%.

- البيض 115 حادثا بنسبة .00,46.

الولايات الأقل تسجيلا للقتلى مرتبة على النحو التالي:
- تندوف 04 قتيلا.
- سوق أهراس 16 قتيلا.

الولايات التي عرفت تسجيل عدد أقل للجرحى هي:
- تندوف بـــ 68 جريحا.
- تمنراست بـــ: 72 جريحا.

بينما في سنة 2005 الولايات التي عرفت اقل تسجيلا للحوادث هي:

- تندوف 39 حادثا بنسبة 0,17%.

- إليزي 84 حادثا بنسبة 0,37%.

- تمنراست 109 حادثا بنسبة 0,48%.

المبحث الثاني

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات, أشهر السنة, أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات، اشهر السنة، أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية.

❖ **أولا: حسب الثلاثيات وأشهر السنة:**

جدول رقم (43)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب ثلاثيات (2004)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي فيفري مارس	5444	21.74	707	20.62	9022	20.88
أفريل ماي جوان	5739	22.92	799	23.30	9665	22.37
جويلية أوت سبتمبر	7424	29.66	1029	30.01	13470	30.36
أكتوبر نوفمبر ديسمبر	6426	25.67	893	26.05	11036	25.55
المجموع	25033		3428		43193	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (44)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب ثلاثيات (2005)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي فيفري مارس	4587	20.22	550	18.76	7641	19.66
أفريل ماي جوان	5270	23.23	671	22.879	8735	22.48
جويلية أوت سبتمبر	6833	30.12	924	31.51	12172	31.33
أكتوبر نوفمبر ديسمبر	5994	26.42	787	26.84	10309	26.53
المجموع	22684		2932		38857	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

كما يبّينه الجدول رقم 43 كان عدد الحوادث سنة 2004 في ارتفاع متواصل خلال الثلاثيات الأربعة و سجلت أعلى نسبة في الثلاثي الثالث بـــ 29,66%، أي ما يعادل 7424 حادثا لتنخفض بعد ذلك في الثلاثي الرابع أين سجل 6426 حادثا بنسبة 25,67 % .

تميز شهر أوت بتسجيل أكبر عدد من حوادث المرور المقدرة بـــ 2769 حادثا، بنسبة 11,06% مقارنة بأشهر سنة 2003.

عرفت حصيلة القتلى ارتفاعات متتالية خلال الثلاثيات الأربعة، الثلاثي الرابع هو الأكثر تسجيلا لعدد القتلى بـــ 1029 قتيلا بنسبة 30,01% من إجمالي القتلى.

أحصت سنة 2004, 43193 جريحا و هو ما يعادل 173 جريحا في كل 100 حادثا، و قد عرفت هذه الحصيلة ارتفاعا بـــ 1235 جريحا مقارنة بسنة 2003 بنسبة تقدر بـــ 02,94 %، كما أن هذه الحصيلة تمثل 66,75% من المجموع الوطني.

سجل أكبر عدد من الجرحى خلال الثلاثي الثالث بـــ 13470 جريحا بنسبة 30,36 %.

يبّين الجدول رقم 44 أن الثلاثيات الأربعة لسنة 2005 عرفت انخفاضات هامة لحوادث المرور مقارنة بثلاثيات سنة 2004 و لكن مع هذا، سجلت ارتفاعات متتالية خلال هذه الثلاثيات لتبلغ أعلى نسبة لها في الثلاثي الثالث (حيث تكتظ الطرق بالمركبات لكثرة تنقل الأشخاص)، إذ تم إحصاء 6833 حادثا بنسبة30,12 % .

يلاحظ من خلال هذا الجدول أن أعلى نسبة من الحوادث سجلت في الثلاثي الثالث بـــ 30,12%، ثم يليه الثلاثي الرابع إذ سجلت به نسبة 26,42% يأتي بعد ذلك الثلاثي الثاني بنسبة 23,23%، و يليه الثلاثي الأول بنسبة 20,22%.

من خلال الإحصائيات يتضح أن الثلاثي الثالث عرف تسجيل أكبر عدد من القتلى مقارنة ببقية الثلاثيات، حيث تم تسجيل 924 قتيلا بنسبة 31,51 %، أما الثلاثي الذي عرف أقل حصيلة فهو الثلاثي الأول و ذلك بـــ 550 قتيلا بنسبة 18,76 %.

كما عرفت الثلاثيات الأربعة لستة 2005 انخفاضات جد هامة في عدد الجرحى مقارنة بثلاثيات سنة 2004 و مع هذا سجلت ارتفاعات متتالية خلال هذه الثلاثيات لتبلغ أعلى نسبة لها في الثلاثي الثالث، إذ تم إحصاء 12172 جريحا و ذلك بأهمية نسبية تقدر بـــ 31,33%، أما الثلاثي الذي عرف أقل حصيلة فهو الثلاثي الأول بـــ 7641 جريحا بأهمية نسبية تقدر بـــ 19,66%.

حسب الأشهر:

جدول رقم (45)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب الأشهر (2004)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي	1904	07.60	219	06.38	3166	07.3
فيفري	1756	07.01	244	07.11	2904	06.72
مارس	1784	07.12	244	07.11	2952	06.83
أفريل	1790	07.15	226	06.59	2947	06.82
ماي	1950	07.78	291	08.48	3383	07.38
جوان	1999	07.98	282	08.22	3335	07.72
جويلية	2213	08.84	298	08.69	3894	09.01
أوت	2769	11.06	368	10.73	5161	11.94
سبتمبر	2442	09.75	363	10.58	4415	10.22
أكتوبر	2234	08.92	318	09.27	4006	09.27
نوفمبر	2101	08.39	300	08.75	3587	08.30
ديسمبر	2091	08.35	275	08.02	3443	07.97
المجموع	25033		3428		43193	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (46)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الأشهر (2005)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي	1801	07.94	224	07.64	3051	07.85
فيفري	1512	06.67	159	05.42	2538	06.53
مارس	1274	05.62	167	05.70	2052	05.28
أفريل	1559	06.87	195	06.65	2528	06.51
ماي	1708	07.53	210	07.16	2797	07.20
جوان	2003	08.83	266	09.07	3410	08.78
جويلية	2319	10.22	308	10.50	4157	10.70
أوت	2377	10.48	346	11.80	4307	11.08
سبتمبر	2137	09.42	270	09.21	3708	09.54
أكتوبر	2119	09.34	308	10.50	3652	09.40
نوفمبر	2037	08.98	277	09.45	3562	09.17
ديسمبر	1838	08.10	202	06.89	3095	07.97
المجموع	22684		2932		38857	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

يبّين الجدول رقم 45 لسنة 2004 ارتفاعات متتالية لحوادث المرور خلال أشهر السنة ثم انخفاضات ضعيفة حيث تمّيز شهر أوت بتسجيل أكبر عدد لحوادث المرور المقدرة بـــ 2769 حادثا بنسبة11,06 % و أدنى حد سجل في شهر فيفري بـــ 1756 حادثا بنسبة 07,01 %.
فيما يخص عدد القتلى و الجرحى فقد عرف شهر أوت تسجيل 346 قتيلا بنسبة 11,80% و4307 جريحا بنسبة 11,08%.

يبّين الجدول رقم 46 توزيع الحوادث و الضحايا الذي سجل خلال سنة 2005 حسب الأشهر كما يبّين بأن شهر أوت سجل فيه أكبر عدد للحوادث بـــ 2377 حادثا، بنسبة 10,48% من العدد الإجمالي من الحوادث ثم يأتي شهر جويلية بـــ 2319 حادثا بنسبة 10,22%، و شهر سبتمبر بـــ 2137 حادثا بنسبة 09,42%، و شهر أكتوبر بـــ 2119 حادثا بنسبة 09.34%، و شهر نوفمبر بـــ 2037 حادثا بنسبة 08.98% و شهر جوان بـــ 2003 حادثا بنسبة 08,83 %، و شهر ديسمبر بـــ 1838 حادثا بنسبة 08,10%، ثم شهر جانفي بـــ 1801 حادثا بنسبة 07,94% و بنسبة متقاربة لشهر فيفري و أفريل و ماي و مارس مما يعطي معدل شهري عام يقدر بـــ: 1513 حادث بنسبة 06,67% من الحوادث لكل شهر.
من خلال مقارنة عدد حوادث المرور حسب الأشهر يلاحظ أن أكثرة الحوادث سجلت في شهر أوت لكل سنة (2004 و 2005) و هذا يناسب موسم الاصطياف.
من خلال مقارنة عدد القتلى ، يلاحظ أن شهر أوت سجل فيه أكبر عدد.
نلاحظ أيضا أن اكبر عدد للجرحى سجل في هذا الشهر كذلك.
مقارنة بسنة 2004، يلاحظ أن هناك انخفاضات معتبرة في عدد الحوادث و هي كالتالي:

- عدد الحوادث: -2549 .

- عدد القتلى: - 496 .
- عدد الجرحى: - 4336 .

❖ **ثانيا: حسب أيام الأسبوع:**

جدول رقم (47)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب أيام الأسبوع (2004)

الأيام	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
السبت	3415	13.64	470	13.71	5817	13.46
الأحد	3614	14.47	506	14.76	6183	14.31
الإثنين	3543	14.15	465	13.56	5864	13.57
الثلاثاء	3522	14.06	528	15.40	5858	13.56
الأربعاء	3946	15.76	567	16.54	7037	16.29
الخميس	3540	14.14	486	14.17	6515	15.08
الجمعة	3443	13.75	406	11.84	5919	13.70
المجموع	25033		328		43193	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (48)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب أيام الأسبوع (2005)

الأيام	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
السبت	3113	13.72	398	13.57	5007	12.89
الأحد	3151	13.89	399	13.61	5198	13.38
الإثنين	3161	13.93	410	13.98	5221	13.44
الثلاثاء	3367	14.84	455	15.52	5616	14.45
الأربعاء	3642	16.06	483	16.47	6603	16.99
الخميس	3168	13.97	404	13.78	5959	15.34
الجمعة	3082	13.59	383	13.06	5253	13.52
المجموع	22684		2932		38857	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

تبّين الإحصائيات أن اليوم الذي يشهد فيه أكبر عدد من الحوادث خلال سنة 2004 هو يوم الأربعاء الذي سجل به 3946 حادثا بنسبة تقدر بـــ 15,76% بمعدل 75 حادثا كل يوم أربعاء و هي تبّين كذلك خلال سنة 2005 و بوضوح التقارب من حيث عدد الحوادث ما عدا يوم الأربعاء الذي سجلت به أعلى نسبة و التي تمثلت في 16,06%، و بالنظر إلى هذه الأرقام المتقاربة، يسجل معدل عام لكل يوم يقارب 14%.

❖ **ثالثا: حسب الشرائح الزمنية :**

جدول رقم (49)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الشرائح الزمنية (2004)

الشرائح الزمنية	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
00 - 06 سا	1079	04.31	238	06.94	1894	04.38
06 - 09 سا	2753	10.99	517	15.08	5264	12.18
09 - 12 سا	4781	19.09	578	16.86	8152	18.87
12 - 14 سا	3486	13.92	412	12.01	5992	13.87
14 - 18 سا	7441	29.72	912	26.60	12725	29.46
18 - 00 سا	5493	21.94	771	22.49	9166	21.22
المجموع	25033		3428		43193	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (50)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الشرائح الزمنية (2005)

الشرائح الزمنية	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
00 - 06 سا	1712	07.55	343	11.70	3090	07.95
06 - 09 سا	2083	09.18	291	09.92	3775	09.72
09 - 12 سا	4147	18.28	448	15.28	7091	18.25
12 - 14 سا	2928	12.91	335	11.43	4939	12.71
14 - 18 سا	6509	28.69	803	27.39	11178	28.77
18 - 00 سا	5305	23.39	712	24.28	8784	22.61
المجموع	22684		2932		38857	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

هذا الجدول يحتوي على توزيع الحوادث و الضحايا حسب الشرائح
الزمنية في كل مناطق الوطن تتوزع حوادث المرور حسب الشرائح الزمنية خلال سنة 2004 كما يلي:

- 29,72 % من الحوادث وقعت بين الساعة 14 إلى الساعة 18 .
- 21,94 % من الحوادث وقعت بين الساعة 18 إلى الساعة 00 .
- 19,09 % من الحوادث وقعت بين الساعة 09 إلى الساعة 12.
- 13,92 % من الحوادث وقعت بين الساعة 12 إلى الساعة 14.
- 10,99 % من الحوادث وقعت بين الساعة 06 إلى الساعة 09.
- 04,31 % من الحوادث وقعت بين الساعة 00 إلى الساعة 06.

في كل المناطق نجد الفترة الممتدة بين الساعة 14.00 إلى الساعة 18.00 التي تصادف انتهاء ساعات العمل القانونية هي التي تكثر فيها الحوادث.

تتميز سنة 2004 بكثرة وقوع الحوادث ، ، و قد تم إحصاء 7441 حادثا، بنسبة تقدر بـــ 29,72% من العدد الإجمالي للحوادث، في حين أن الفترة الممتدة بين منتصف الليل و السادسة صباحا هي الفترة التي تقل فيها حوادث المرور و ذلك لنقص التنقلات.

تتوزع حوادث المرور حسب الشرائح الزمنية خلال سنة 2005 كما يلي:

- 28,69% من الحوادث وقعت بين الساعة 14 إلى الساعة 18.
- 23,39% من الحوادث وقعت بين الساعة 18 إلى الساعة 00.
- 18,28% من الحوادث وقعت بين الساعة 09 إلى الساعة 12.
- 12,91% من الحوادث وقعت بين الساعة 12 إلى الساعة 14.
- 09,18% من الحوادث وقعت بين الساعة 06 إلى الساعة 09.

أما أدنى نسبة فقد سجلت ما بين الساعة 00 و الساعة 06 بـــ: 07,55%.

أما أعلى نسبة حسب المناطق نجدها في الوسط الشمالي ثم الشمال الشرقي ثم الشمال الغربي ثم الجنوب الشرقي ثم الجنوب الغربي و أقصى الجنوب.

المبحث الثالث

توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث (السواق- الركاب- الراجلين) .

❖ **أولا: حسب أصناف مستعملي الطرق (السواق,الركاب, الراجلين) :**

جدول رقم (51)

توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق (2004)

المناطق	السواق		الركاب		الراجلين		المجموع	
	وفيات	جرحى	وفيات	جرحى	وفيات	جرحى	وفيات	جرحى
شمال وسط	665	6010	229	5292	218	993	1112	14095
الشمال الغربي	568	4398	207	5520	129	869	904	10787
الجنوب الغربي	41	219	11	323	09	32	61	574
الجنوب الشرقي	194	1372	81	1704	22	135	297	3211
الشمال الشرقي	647	6072	231	7480	154	802	1032	14354
أقصى الجنوب	11	63	09	102	02	80	22	172
المجموع	2126	18134	768	20421	534	2839	3428	43193
النسبة%	62,02	51,44	7,68	51,44	15,58	06,57	100	100

جدول رقم (52)

توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق (2005)

المناطق	السواق		الركاب		الراجلين		المجموع	
	وفيات	جرحى	وفيات	جرحى	وفيات	جرحى	وفيات	جرحى
شمال وسط	519	4651	229	6933	216	878	964	12462
الشمال الغربي	420	3589	201	5819	135	625	756	10033
الجنوب الغربي	48	178	23	401	08	14	79	593
الجنوب الشرقي	129	1060	85	1646	30	58	244	2764
الشمال الشرقي	484	4501	233	7748	146	569	863	12818
أقصى الجنوب	13	59	11	102	02	03	26	187
المجموع	1613	14038	782	22672	537	2147	2932	38857
النسبة%		36,13		58,35		05,53		100

المصدر: قيادة الدرك الوطني

تبين إحصائيات سنة 2004 أن أغلبية الوفيات من فئة السواق و تقدر بنسبة 62,02%، أما المشاة فيمثلون 15,58% من إجمالي قتلى المنطقة الريفية.
إن أغلبية الجرحى هم من فئة الركاب و تقدر نسبتهم بـــ 51,44% أما المشاة فيمثلون نسبة 06,57%.
من خلال الدراسة الإحصائية لفئات الجرحى يتضح أن الركاب هم الأكثر تسجيلا للجرحى بـــ: 22672 جريحا بنسبة 58,35%، يليها في المرتبة الثانية فئة السواق بـــ 14038 جرحا بنسبة 36.13%، ثم المشاة , فسجل 2147 جريحا بنسبة 05,53%.

إن جدول أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث لسنة 2005 يبين بأن:
. الركاب يشكلون أغلبية الضحايا من الجرحى بنسبة 35,58%.
. السائقون يشكلون أغلبية الضحايا من الوفيات بنسبة 55,01%.
. الراجلون يمثلون أدنى نسبة من الوفيات بـــ 18,31%.
بالنسبة لتوزيع الضحايا حسب مناطق الوطن نجد بأن الشمال الشرقي سجلت فيه أعلى نسبة من الجرحى بـــ 32,98% ثم الوسط الشمالي بـــ 32,07% و الشمال الغربي بـــ 25,82% من العدد الإجمالي للجرحى.

❖ **ثالثا: السواق حسب السن و المناطق:**

❖

جدول رقم (53)

توزيع السواق حسب السن و المناطق (2004)

السن	ش.وسط	ش.غرب	ج.غرب	ج.شرق	ش.شرق	أ.الجنوب	المجموع	النسبة%
أقل من 18 سنة	25	31	02	17	49	00	124	00,38
18-24سنة	1668	1013	59	326	1587	33	4686	14,51
25-29سنة	2155	1463	92	362	1841	31	5944	18,41
30-34سنة	1946	1318	83	377	1804	21	5549	17,19
35-39سنة	1536	1110	44	277	1371	15	4353	13,48
40-44سنة	1288	892	46	260	1363	10	3859	11,95
45-49سنة	875	689	38	198	959	08	2767	08,57
50-59سنة	1087	902	35	232	1127	11	3394	10,51
أكثر من 59سنة	466	523	11	92	506	03	1601	04,96
المجموع	11046	7941	410	2141	10607	132	32277	
النسبة %	34,22	24,6	1,27	6,63	32,96	0,4		

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (54)

توزيع السواق حسب السن و المناطق (2005)

السن	ش.وسط	ش.غرب	ج.غرب	ج.شرق	ش.شرق	أ.الجنوب	المجموع	النسبة%
أقل من 18 سنة	42	39	02	15	66	00	164	00,59
18-24سنة	1333	950	53	290	1302	22	3950	14,24
25-29سنة	1907	1338	73	340	1686	31	5375	19,38
30-34سنة	1545	1145	59	302	1506	30	4587	16,54
35-39سنة	1282	988	67	266	1238	20	3861	13,92
40-44سنة	1036	854	42	221	1092	13	3258	11,75
45-49سنة	706	594	34	129	826	10	2299	08,29
50-59سنة	915	804	26	159	1023	08	2935	10,58
أكثر من 59سنة	390	434	15	81	377	04	1301	04,69
المجموع	9156	7146	371	1803	9116	138	27730	
النسبة %	33,02	25,77	01,34	06,50	32,87	00,50		

المصدر: قيادة الدرك الوطني

خلال سنة 2005 السواق المتورطون في وقوع الحوادث موزعون حسب الأعمار التالية:

تتراوح أعمار أعلى نسبة من السواق الذين تورطوا في وقوع حوادث المرور عبر كل مناطق الوطن ما بين 25 و 29 سنة بنسبة 19,38% ثم السواق الذين تتراوح أعمارهم ما بين 30 و 34 سنة بنسبة 16,54 %، و السواق الذين تتراوح أعمارهم ما بين 18 و 24 سنة بنسبة 14,24%، و السواق الذين تتراوح أعمارهم ما بين 35 و 39 سنة بنسبة 13,92% و سن ما بين 40 و 44 سنة بنسبة 11,75%.

تمثل كل هذه الأصناف الشريحة الشابة للسائقين الذين تمثل نسبتهم في مجموعهم 58,62%.

مقارنة بسنة 2004 ،نلاحظ أن هناك نفس التصنيف في الأعمار فيما يخص وقوع الحوادث و هو كالتالي:

- 25 – 29 سنة: 18,41%.
- 30 – 34 سنة: 17,19%.
- 18 – 24 سنة: 14,51%.
- 35 – 39 سنة: 13,48%.
- 40 – 44 سنة: 11,95%.

❖ السواق حسب و المهن:

جدول رقم (55)

توزيع السواق حسب المهن

المهن	سنة 2004 العدد	سنة 2004 النسبة%	سنة 2005 العدد	سنة 2005 النسبة%
السواق	7509	23,26	6395	23,06
فلاحون	2838	08,79	2229	08,04
سواق سيارة الأجرة	96	00,29	88	00,32
التجار	4120	12,76	3451	12,45
مهن حرة	1690	05,23	922	03,32
إطارات سامية	07	00,02	30	00,11
موظفون	5342	16,55	4470	16,12
طلاب	436	01,35	411	01,48
سلك التعليم	388	01,02	383	01,38
سلك الصحة	235	00,72	194	00,70
حرفيون	88	00,27	289	1,04
عمال يدويين	432	01,33	604	02,18
متقاعدين	920	02,85	825	00,00
بدون مهن	5849	18,12	5299	19,11
المجموع	29950		25690	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

فيما يتعلق بتوزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب المهن خلال سنة 2005 ، فهم مرتبون كما يلي:

- أعلى نسبة تتمثل في مهنة "سائق" بـــ 23,06%.
- بدون مهن 19,11%.
- يليها الموظفون بـــ 16,12% و التجار بـــ 12,45%.

مقارنة بسنة 2004 نلاحظ أن نفس فئة السواق متورطة في حوادث المرور بصفة متفاوتة:

- السواق: 23,26%.
- بدون مهنة 18,12%.

- الموظفون 16,55%.
- التجار12,76%.

المبحث الرابع

توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في الحوادث

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور حسب توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في هذه الحوادث.

❖ **أولا: حسب سنة و مكان صدور رخص السياقة:**

جدول رقم (56)

توزيع رخص السياقة حسب سنة الصدور

السنة	سنة 2004		السنــــــنة	سنة 2005	
	العدد	النسبة%		العدد	النسبة%
قبل 1970	789	02,44		362	1,31
1975-1970	897	02,77		501	1,81
1980-1976	950	02,94		657	02,37
1985-1981	3095	09,58		916	03,30
1990-1986	3662	11,34		1327	04,79
1995-1991	5302	16,42		2860	10,31
2000-1996	8610	26,67		8405	30,31
2004-2001	7765	24,05	2005 - 2001	10857	39,15
عدم إمتلاك رخصة	1008	03,12	عدم إمتلاك رخصة	1395	05,03
عدم إمتلاك شهادة	189	00,58	عدم إمتلاك شهادة	450	01,62
غير معروفة	10	00,03			
المجموع	32277			27730	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

إن أعلى نسبة لرخص السياقة للسائقين الذين تورطوا في الحوادث تتمثل في التي صدرت ما بين سنة 2001 إلى 2005 بـــ 39,15% ثم التي صدرت ما بين سنة 1996 إلى 2000 بـــ 30,31% و تليها الرخص الصادرة ما بين سنة:

- 1991 إلى 1995 بنسبة 10,31%.
- 1986 إلى 1990 بنسبة 04,79%.
- 1981 إلى 1985 بنسبة 30, 03%.
- 1976 إلى 1980 بنسبة 02,37%.

أما نسبة الرخص الباقية تمثل 09,77% موزعة ما بين ما قبل سنة 1970 إلى 1975 و إلى السواق الغير مالكين للرخص.

- **حسب مكان صدور رخص السياقة:**

جدول رقم (57)

توزيع رخص السياقة حسب مكان الصدور (2004)

الولايات	العدد	الولايات	العدد	الولايات	العدد
بلد أجنبي	382	أدرار	105	الشلف	752
الأغواط	190	أم البواقي	590	باتنة	1212
بجاية	735	بسكرة	613	بشار	212
البليدة	1122	البويرة	701	تمنراست	156
تبسة	608	تلمسان	1323	تيارت	508
تيزي وزو	357	الجزائر	3458	الجلفة	539
جيجل	529	سطيف	1550	سعيدة	216
سكيكدة	684	سيدي بلعباس	583	عنابة	482
قالمة	444	قسنطينة	886	المدية	602
مستغانم	853	المسيلة	841	المعسكر	771
ورقلة	438	وهران	1361	البيض	125
إليزي	46	ب.ب.عريرج	666	بومرداس	1323
الطارف	345	تندوف	51	تيسمسلت	236
الوادي	456	خنشلة	280	س.أهراس	305
تيبازة	802	ميلة	711	عين الدفلة	732
النعامة	115	عين تموشنت	386	غرداية	283
غيليزان	538				

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (58)

توزيع رخص السياقة حسب مكان الصدور (2005)

الولايات	العدد	الولايات	العدد	الولايات	العدد
بلد أجنبي	344	أدرار	106	الشلف	652
الأغواط	161	أم البواقي	505	باتنة	1030
بجاية	571	بسكرة	502	بشار	188
البليدة	827	البويرة	474	تمنراست	159
تبسة	488	تلمسان	1061	تيارت	509
تيزي وزو	332	الجزائر	2902	الجلفة	465
جيجل	365	سطيف	1384	سعيدة	236
سكيكدة	553	سيدي بلعباس	433	عنابة	462
قالمة	340	قسنطينة	679	المدية	536
مستغانم	769	المسيلة	705	معسكر	673
ورقلة	355	وهران	1206	البيض	136
إليزي	63	ب.ب.عريرج	490	بومرداس	1004
الطارف	293	تندوف	40	تيسمسلت	197
الوادي	380	خنشلة	317	س.أهراس	273
تيبازة	694	ميلة	585	عين الدفلة	614
النعامة	118	عين تموشنت	382	غرداية	246
غيليزان	465	غير معروفة	972		

المصدر: قيادة الدرك الوطني

إن قائمة مكان صدور رخص السياقة للسائقين الذين تورطوا في وقوع الحوادث مرتبة كما يلي في الجدول رقم58 حسب أعلى نسبة:

- الجزائر : 2902.
- سطيف : 1384.
- وهران : 1206 .
- تلمسان : 1061.

مقارنة بسنة 2004 نلاحظ أن هناك انخفاض ملحوظ و هو كالتالي :
- الجزائر: - 556.
- سطيف : - 166 .
- وهران : - 155 .
- تلمسان : - 262 .

❖ **ثانيا: توزيع المركبات المتورطة في حوادث المرور:**

حسب الأصناف:

جدول رقم (59)

توزيع المركبات المتورطة حسب الأصناف (2004و2005)

أصناف المركبات	سنة 2004		سنة 2005	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
مركبات خفيفة	24034	74,46	20983	75,67
مركبات ثقيلة	4335	13,43	3701	13,35
مركبات مغطات	1145	03,54	652	02,35
حافلات و سيارات النقل العمومي	970	03,00	787	02,84
عتاد فلاحي	441	01,36	454	01,64
عتاد الأشغال العمومية	36	00,11	26	00,09
الدراجات النارية	1197	03,70	1045	03,77
قطارات	119	00,36	82	00,30
المجموع	32277		27730	100

المصدر: قيادة الدرك الوطني

تترتب نسبة المركبات التي تعرضت للحوادث خلال سنة 2005 كالتالي:

المركبات الخفيفة 75,67%.
المركبات الثقيلة 13,35%.
المجموع: 89,02%.
و قد مثلت باقي الأصناف من مركبات مغطاة و حافلات و سيارات النقل العمومي و عتاد فلاحي و دراجات نارية و قطارات مجموع 10,98%.

مقارنة بسنة 2004 نلاحظ أن هناك انخفاض في :
- المركبات الخفيفة : - 3051 .
- المركبات الثقيلة : - 634 .
- المجموع : - 3685 .

❖ ثالثا: الحوادث المتعلقة بالسكك الحديدية:

جدول رقم (60)
توزيع الحوادث و الضحايا المتعلقة بالسكك الحديدية (2004)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
جانفي	09	07.56	03	07.69	07	09.21
فيفري	07	05.88	03	07.69	05	06.58
مارس	08	06.72	01	02.56	03	03.95
أفريل	11	09.24	04	10.26	03	03.95
ماي	12	10.08	01	02.56	04	05.26
جوان	13	10.92	03	07.69	14	18.42
جويلية	13	10.92	05	12.82	15	19.73
أوت	07	05.88	02	05.13	03	03.95
سبتمبر	10	08.40	06	15.38	14	18.42
أكتوبر	14	11.76	05	12.82	04	05.26
نوفمبر	07	05.88	04	10.26	02	02.63
ديسمبر	08	06.72	02	05.13	02	02.63
المجموع	119		39		76	

المصدر قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (61)

توزيع الحوادث و الضحايا المتعلقة بالسكك الحديدية (2005)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
جانفي	11	10,38	02	06,25	03	03,95
فيفري	13	12,26	05	15,63	06	18,75
مارس	07	06,60	00	00,00	03	09,38
أفريل	08	07,55	01	03,13	06	18,75
ماي	07	06,60	03	09,38	02	06,25
جوان	12	11,32	03	09,38	05	15,63
جويلية	12	11,32	07	21,88	04	12,50
أوت	04	03,77	01	03,13	00	00,00
سبتمبر	05	04,72	06	18,75	23	71,88
أكتوبر	06	05,66	02	06,25	14	43,75
نوفمبر	14	13,21	01	03,13	06	18,75
ديسمبر	07	06,60	01	03,13	04	12,50
المجموع	106		32		76	

المصدر قيادة الدرك الوطني

إن السكك الحديدية تخلف أيضا حوادث و ضحايا, حيث خلفت سنة 2004 ، 119حادثا و39 قتيلا و76 جريحا، و قد عرف شهر أكتوبر اكبر عدد لهذه الحوادث بـــ14 حادثا متبوعا بشهر جوان بـــ 13 حادثا و شهر جويلية بـــ 13 حادثا. مقارنة بسنة 2004 عرفت سنة 2005 ، 106حادثا خلف 32 قتيلا و 76 جريحا، و قد سجل أعلى عدد لهذه الحوادث في شهر نوفمبر بـــ 14 حادثا متبوعا بشهر فيفري بـــ 13 قتيلا ثم شهر جوان بـــ 12 قتيلا و شهر جويلية بـــ 12 قتيلا أيضا، و قد كانت نسبة هذا الانخفاض بـــ :

-03 حادثا.
-07قتيلا.
- 00جريحا.

<u>الخلاصـــة:</u>

إن حصيلة حوادث المرور لسنة 2005 تؤكد من خلال قراءة الأرقام أن ظاهرة الا أمن المروري تبقى قائمة و في تفاقم مستمر رغم المجهودات المبذولة من طرف المتدخلين الأساسيين للحد من آثارها السلبية.

فمقارنة بالسنة 2004، سجل خلال سنة 2005 انخفاض في حصيلة حوادث المرور بـــ :2349 حادث.

هذا التناقص المحسوس جاء بفضل التجنيد الهام و الدائم و تضافر الجهود المبذول من طرف مختلف المصالح المختلفة:

- الوزارات المعنية (الأشغال العمومية و النقل).
- الهيئات الحكومية المتخصصة.
- الحركة الجمعوية.
- مصالح الأمن.

إحصائيات سنة 2005 تشير إلى وقوع 22684 حادث مرور، خلف 2293 قتيل و 38857 جريح ، أي بنقصان 2349 حادث مقارنة بسنة 2004.
أما بالنسبة لتوزيع العدد الإجمالي لحوادث المرور (22684) حسب المناطق نتحصل على النسب التالية:

- منطقة الشمال الوسط 7683 حالة, أي ما يعادل نسبة 83.87 %.
- منطقة الشمال الشرقي 7151 حالة,أي ما يعادل نسبة 31.52 %.
- منطقة الشمال الغربي 5871 حالة,أي ما يعادل نسبة25.88 %.
- منطقة الجنوب الشرقي 1531 حالة,أي ما يعادل نسبة 06.75 %.
- منطقة الجنوب الغربي 329 حالة,أي ما يعادل نسبة 01.45 %.
- منطقة الجنوب الأقصى 10 حالة,أي ما يعادل نسبة 00.48 %.

و تجدر المعاينة إلى أن القدر الأكبر من عدد حوادث المرور مركز على مستوى مناطق شمال الوطن ، أي ما يساوي 20715 من أصل 22684 حادث و هذا بنسبة 91.32%.
أما بالنسبة للعدد الإجمالي للمركبات من جميع الأصناف المتورطة في 22684 حادث مرور المعاين ، بلغ 27730 مركبة و هي موزعة كالآتي :

- سيارات سياحية, 20983 و هو ما يمثل نسبة, 75.67 %.
- شاحنات, 3701 و هو ما يمثل نسبة, 13.35 %.
- شاحنات صغيرة مغطاة, 652 و هو ما يمثل نسبة,.02.35 %.

- حافلات و سيارات أجرة مستعملة لنقل المسافرين 787 و هو ما يمثل نسبة 02.84 %.
- آليات فلاحية 454 و هو ما يمثل نسبة.01.64 %.
- آليات الأشغال العمومية.26 و هو ما يمثل نسبة.00.09 %.
- دراجات نارية , 1045و ما يمثل نسبة.03.77 %.
- قطارات , 82 هو ما يمثل نسبة.00.30 %.

إن دراسة هذه المعطيات تبين أن السيارات السياحية والشاحنات هي الأكثر تورطا في حوادث المرور و هذا بنسبة 89.02 % من العدد الإجمالي للمركبات.

أما فيما يخص فئة الأشخاص مرتكبي حوادث المرور حسب الوظائف فهي كالآتي:

- 6395 يشغلون وظيفة سائق و هو ما يمثل نسبة 23.06 %.
- 5299 بدون مهنة مصرح بها و هو ما يمثل نسبة 19.11 %.
- 4470 هم موظفون و هو ما يمثل نسبة 16.12 %.
- 4351 هم تجـــــار و هو ما يمثل نسبة 12.45%.
- 2229 هم فلاحون و هو ما يمثل نسبة 08.04 %.
- 922 يشغلون وظائف حرة و هو ما يمثل نسبة 03.32 %.

شريحة الأعمار المتورطة في حوادث المرور فهي ممثلة كالآتي :

- 18 إلى 24 سنة بلغت 3950 حالة أي بنسبة 14.24 %.
- 25 إلـــى 29 سنة بلغت 5375 حالة أي بنسبة 19.38 %.
- 30 إلى 34 سنة بلغت 4587 حالة أي بنسبة 16.54 %.
- 35 إلى 39 سنة بلغت 3861 حالة أي بنسبة 13.92 %.

هذا يبين جليا أن السواق مرتكبي حوادث المرور هم من فئة الشباب نسبيا ، لأن ضمن 27730 سائق نجد 17773 تتراوح أعمارهم ما بين 18 و 39 سنة هم الأكثر تورطا بنسبة 64.09 %.

من جهة أخرى ، فإن شهر أوت من سنة 2005 تميز بتسجيل أكبر عدد من حوادث المرور المقدرة بـــ: 2377 حادث بنسبة 10.48 % مقارنة بأشهر السنة الأخرى.

أما الثلاثي الثالث من سنة 2005 (جويلية ، أوت ، سبتمبر) فعرف أكبر عدد من الحوادث حيث سجلت به 6833 حادث بنسبة تقدر بـــ: 30.12 % . لأن الأمر يتعلق بموسم الاصطياف الذي يشهد تنقلات كثيفة للمواطنين في اتجاه المناطق الساحلية للوطن.

أما اليوم الذي شهد أكبر عدد من حوادث المرور فهو يوم الأربعاء الذي سجلت به 3642 حالة بنسبة 16.05 % أي بمعدل 70 حادث مرور في اليوم .
إن المواقيت الزمنية التي تسجل بها أكبر عدد من حوادث المرور خلال 24 ساعة فهي الفترة الممتدة من الساعة 14.00 إلى الساعة 18.00 ، أين تم إحصاء 6509 حالة بنسبة تقدر بـــ: 28.69 % من العدد الإجمالي للحوادث .
من ضمن 27730 سائق متورط في حوادث المرور ، نجد 19262 أي ما يعادل نسبة 70.90 % متحصلين على رخصة سياقة ما بين سنوات 1996 و 2005 .
شهدت سنة 2004 معاينة 25033 حادث مرور ، تسبب في وفاة 3428 شخص و إصابة 43193 آخر بجروح.
بينما حصيلة سنة 2005 ، بلغت 22684 حادث مرور ، أسفر عن مقتل 2932 شخص و إصابة 38857 آخر بجروح .
على سبيل المقارنة ، عرفت سنة 2005 انخفاض من حيث عدد الحوادث بـــ: 2349 حالة أي بنسبة 09.38 % ، عدد القتلى بـــ: 496 شخص أي بنسبة 14.46 % و عدد الجرحى بـــ: 4336 شخص أي بنسبة 10.04 %.
إن أرقام حصيلة سنة 2005 متصاعدة مما يبين مدى خطورة الوضع في الميدان ، إذ سجل 1890 حادث خلال الشهر الواحد عبر كامل التراب الوطني أي بمعدل 62 حادث في اليوم ، وفاة 244 شخص في الشهر أي بمعدل 08 قتلى في اليوم و 3238 جريح في الشهر أي بمعدل 106 جريح في اليوم.
أما المحاور التي تشهد أكبر عدد من حوادث المرور فهي كالآتي :

- الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر و قسنطينة عرف 1398 حادث مرور.
- الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين بوفاريك و وهران عرف 1045 حادث مرور.
- الطريق الوطني رقم 01 الرابط بين الجزائر و تمنراست عرف 923 حادث مرور.
- الطريق الوطني رقم 03 الرابط بين سكيكيدة و إليزي عرف 790 حادث مرور.
- الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين الجزائر و مستغانم عرف 725 حادث مرور.
- الطريق الوطني رقم 06 الرابط بين معسكر و أدرار عرف 485 حادث مرور .

إن نتائج حصيلة سنة 2005 لا تعكس فعالية العمليات المقحمة من طرف قيادة الدرك الوطني خلال السنة ، رغم أنها كانت تميزها أيام دراسية ، تحسيسية و توجيهية و أبواب مفتوحة لفائدة المواطن. و تجدر الإشارة إلى أن طابع الاتصال لا يكفي وحده للتقليل من حوادث المرور . إن أثر العملية التوعوية على الوعي و الضمير عن طريق الصورة و القول يبدو ناقصا.
بالإضافة إلى أن عملية الحملات الوقائية غير مجدية و لا تسمح بالحصول على نتائج إيجابية و ملموسة باعتبارها محدودة التأثير.

إن منشآت الطرق الحالية غير قادرة على استيعاب بصفة فعالة حجم الحظيرة الوطنية للسيارات التي يبقى تركيزها كبيرا على ولايات شمال الوطن.
و استخلاصا لهذا ، فإن مشاريع إنجاز الطريق السيار و السكك الحديدية التي من شأنها امتصاص الكثافة المرورية تتطلب آجال طويلة المدى لتجسيدها .
و لغرض استجابة أحسن و في آجال مستعجلة و نظرا لخطورة و ضخامة حوادث المرور، يبقى التطبيق الصارم للقانون و تكييفه مع المعطيات الاقتصادية على صعيد التأثير في نفسية مستعملي الطريق و انعكاس العقوبة التي من شأنها تنمية روح الشعور بالعقاب لدى السواق المتهورين بدون شك.

الفصل الثالث
حوادث المرور في المناطق الحضرية الجزائرية

- **المبحث الأول: توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و الولايات.**
  - **أولا**: حسب المناطق.
  - **ثانيا**: حسب الولايات.
- **المبحث الثاني: توزيع الحوادث و الضحيا حسب الثلاثيات، أشهر السنة، أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية.**
  - **أولا**: حسب الثلاثيات و أشهر السنة.
  - **ثانيا**: حسب أيام الأسبوع.
  - ثالثا: حسب الشرائح الزمنية.
- **المبحث الثالث: توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق و ضحايا الحوادث.**
  - **أولا**: حسب أصناف مستعملي الطرق (السواق، الركاب، الراجلين).
  - **ثانيا**: حسب الصنف و الجنس.
  - **ثالثا**: حسب أصناف السواق و الجنس.
  - **رابعا**: حسب السن و الجنس.
  - **خامسا**: حسب المهن.
  - **سادسا**: حسب طبيعة النشاط.
- **المبحث الرابع: توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في الحوادث.**
  - **أولا**: توزيع رخص السياقة حسب أقدميتها.
  - ثانيا: توزيع المركبات المتورطة في الحوادث.

الفصل الثالث

حوادث المرور في المناطق الحضرية الجزائرية

يشكل الأمن المروري خطرا كبيرا على الصحة العمومية، مواطن من ثلاثة معرض لأن يكون جريحا في حادث مرور، و أكثر من قتيل بين 100 مواطن.
وسجلت الجزائر في المناطق الحضرية 52% حوادث جسمانية و أكثر من 30% حوادث مميتة، مما يتسبب في انتشار الامن في هذه المناطق، نقص النظرة الشاملة على كل من العمران، تهيئة مسالك الطرق، والاهتمام بالتنقلات.
فالسياسة المرورية في المدن تشكل الشرط الأولي للقيام بالعمليات التي تهدف إلى التقليل من حوادث المرور، تتدخل عدة هيئات وعلى مستويات مختلفة لتصنيف مخطط الأمن على المستوى المحلي.
إن تحليل الحوادث الواقعة على مستوى المدينة يبين أن حالة الخطورة مرتبطة بعدم وجود مخطط نقل وتنقل مندمج في إطار التنقلات.
فالمنطقة التي تسجل حوادث مرور مرتفعة مقارنة بتلك المسجلة في مناطق مشابهة، لها خصوصيات تفسر هذا الارتفاع.
خلال سنة 2005 ، تم تسجيل 16549 حادثا مروري خلف 779 قتيلا و 19225 جريحا. مقارنة بحصيلة سنة 2004 هناك انخفاض ملحوظ ذات أهمية معتبرة حيث سجل تراجعا بـــ 2195 حادثا.

علما أنني اعتمدت على جداول وصفية لوضعية الظاهرة و التي علقت عليها إحصائيا, ثم فصلتها و حللتها تحليلا اجتماعيا معتمدة في ذلك على الطرق الإحصائية و الملاحظات العلمية.

يعالج هذا الفصل ظاهرة حوادث المرور و تطورها في المناطق الحضرية الجزائرية و التي عاينتها تشكيلات المديرية العامة للأمن الوطني خلال سنة 2004 و سنة 2005و المقارنة بينهما بالإحصائيات، و لهذا الغرض ينقسم الفصل إلى أربعة مباحث يتناول كل منهم :

- توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و الولايات.
- توزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات اشهر السنة أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية .
- توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث (السواق- الركاب - الراجلين).
- توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في الحوادث.

المبحث الأول

توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و الولايات

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق و الولايات.

كما يبّينه الجدول رقم 62 ، 18744 هي حصيلة الحوادث المسجلة خلال سنة 2004 في المناطق الحضرية وهو ما يعادل 51 حادثا في اليوم أي حادثين في كل ساعة.
و يمثل هذا العدد 42,82 % من المجموع الوطني، وقد عرفت هذه الحصيلة ارتفاعا طفيفا مقارنة بسنة 2003، حيث سجل 72 حادثا إضافيا بنسبة 0,38 %، ف928 هي حصيلة قتلى حوادث المرور لسنة 2004، وهو ما يعادل 05 قتلى في كل مائة حادث، ويمثل هذا الرقم 21,30% من المجموع الوطني، كما سجل انخفاضا في عدد القتلى مقارنة بسنة 2003 قدر بـــ 52 قتيلا بنسبة 5,30 0%.
كما خلفت حوادث المرور حوالي 21521 جريحا أي أن كل 100 حادث يخلف 115 جريحا، ويمثل هذا الرقم 33,2 % من المجموع الوطني. وقد تراجع عدد الجرحى مقارنة بسنة 2003، حيث سجل انخفاضا قدر بـــ 220 جريحا بنسبة 1,01 0%.
16549 هي حصيلة الحوادث المسجلة خلال سنة 2005 وهو ما يعادل 45 حادثا في اليوم بمعدل حادثين في كل ساعة.
هذه الحصيلة تمثل 42,18 % من المجموع الوطني، وقد عرفت هذه الحصيلة انخفاضا مقارنة بنفس الفترة من سنة 2004، حيث سجل تراجعا بـــ 2195 حادثا، بنسبة -11,71%.
779 هي حصيلة القتلى المسجلة وهو ما يعادل 02 قتيلا في اليوم.
تمثل هذه الحصيلة 20,99% من المجموع الوطني، وقد عرفت انخفاضا مقارنة بسنة 2004، حيث سجل تراجعا في عدد القتلى قدر بـــ 149 قتيلا بنسبة 16,06 %، و 19225 هي حصيلة الجرحى المسجلة و هو ما يعادل 53 جريحا في اليوم بمعدل جريحين في كل ساعة.
هذه الحصيلة تمثل 33,10% من المجموع الوطني، وقد عرفت الحصيلة انخفاضا مقارنة بسنة 2004، حيث سجل تراجعا بـــ 2296 جريحا بنسبة 10,67%.

جدول رقم (62)

توزيع الحوادث و الضحايا (2004 و2005)

	سنة 2004	سنة 2005	الفارق	النسبة %
عدد الحوادث	18744	16549	-2195	- 11,71
عدد القتلى	928	779	-149	06,16
عدد الجرحى	21521	192125	-2296	-10,67

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

❖ **أولا: حسب المناطق:**

جدول رقم (63)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق(2004)

الترتيب	المناطق	عدد الحوادث	النسبة %	عدد القتلى	النسبة %	عددالجرحى	النسبة %
1	منطقة الشرق	7148	38.13	322	34.70	8297	38.55
2	منطقة الوسط	6397	34.13	330	35.56	7453	34.63
3	منطقة الغرب	3778	20.16	187	20.15	4199	19.51
4	منطقة الجنوب	920	04.91	59	06.36	102	04.74
5	منطقة الجنوب الغربي	368	01.96	16	01.72	399	01.85
6	منطقة الجنوب الشرقي	133	00.71	14	01.51	152	00.71
المجموع		18744	100	928	100	21521	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (64)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب المناطق (2005)

الترتيب	المناطق	عدد الحوادث	النسبة %	عدد القتلى	النسبة%	عدد الجرحى	النسبة%
1	منطقة الشرق	6511	24.52	330	35.56	8297	38,55
2	منطقة الوسط	5236	19.72	322	34.70	7453	34,63
3	منطقة الغرب	3225	12.14	187	20.15	4199	19,51
4	منطقة الجنوب	1133	04.26	59	6.36	102	04,74
5	منطقة الجنوب الغربي	335	01.26	16	1.72	399	01,85
6	منطقة الجنوب الشرقي	109	00.41	14	1.51	152	00,71
المجموع		16549	100	928	100	21521	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (65)
وسط / جنوب (2004)

المناطق	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
الوسط	6397	34,13	330	35,56	7453	34,63
الجنوب	1421	07,58	89	08,9	653	07, 30

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (66)
وسط /جنوب (2005)

المناطق	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
الوسط	5236	19,72	322	34,70	7453	34,63
الجنوب	1577	05,93	89	09,59	653	08,30

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

سجل في سنة 2004 أكبر عدد لحوادث المرور في منطقة الشرق، بـــ7148 حادثا بنسبة 38,13 % من إجمالي حوادث المنطقة الحضرية، متبوعة بمنطقة الوسط بـــ 6397 حادثا بنسبة 34,13%، أما أدنى حد لعدد الحوادث فهو مسجل في منطقة الجنوب الشرقي بـــ 133 حادثا بنسبة 00,71%.
كما سجلت منطقة الوسط أكبر عدد للقتلى بـــ 330 قتيلا بنسبة 56,35 %، متبوعة بمنطقة الشرق بـــ 322 قتيلا بنسبة 70,34 %، ومنطقة الجنوب الشرقي بـــ 14 قتيلا بنسبة 51,01 %.
و أكبر حصيلة من حيث عدد الجرحى كان بمنطقة الشرق بـــ 8297 جريحا بنسبة 38,55 % متبوعة بمنطقة الوسط بـــ 745 جريحا بنسبة 34,63 %، أما منطقة الجنوب الشرقي فقد عرفت أقل عدد من الجرحى بـــ 152 جريحا بنسبة 00,71 %.

مقارنة بسنة 2004 نلاحظ ان سنة 2005 عرفت إنخفاظا ملحوظا في عدد الحوادث و القتلى و الجرحى و ذلك في مجموع المناطق ما عدا منطقة الجنوب التي عرفت إرتفاعا و هذا ما يظهر في الجدول رقم64.

❖ **ثانيا : حسب الولايات:**

جدول رقم (67)
الوسط (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	الجزائر	2660	126	3145
02	المسيلة	778	14	877
03	الشلف	635	26	737
04	تيزي وزو	478	49	627
05	البليدة	367	38	392
06	الجلفة	405	25	430
07	البويرة	225	07	268
08	تيبازة	257	12	291
09	المدية	221	11	276
10	عين الدفلى	219	15	242
11	بومرداس	152	07	168
المجموع		6397	330	7453

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (68)
الوسط (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	الجزائر	1927	90	2235
02	المسيلة	782	18	881
03	تيزي وزو	417	24	498
04	الشلف	454	29	499
05	الجلفة	332	17	352
06	البليدة	334	40	402
07	المدية	245	07	313
08	البويرة	184	08	222
09	تيبازة	247	07	283
10	بومرداس	153	09	184
11	عين الدفلى	161	10	207
المجموع		5236	259	6076

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (69)
الغرب (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	تلمسان	563	23	665
02	غيليزان	443	28	489
03	معسكر	470	07	495
04	سيدي بلعباس	373	13	374
05	وهران	485	51	556
06	عين تيموشنت	277	05	299
07	تيارت	387	20	447
08	مستغانم	252	15	305
09	البيض	212	05	228
10	النعامة	119	07	121
11	سعيدة	118	05	127
12	تيسمسيلت	79	08	93
المجموع		3778	187	4199

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (70)
الغرب (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	تلمسان	571	28	641
02	معسكر	448	10	504
03	تيارت	371	14	448
04	سيدي بلعباس	319	05	328
05	مستغانم	230	08	270
06	وهران	339	40	374
07	غيليزان	191	07	238
08	البيض	175	03	182
09	سعيدة	168	05	177
10	عين تيموشنت	232	08	249
11	تيسمسيلت	74	11	81
12	النعامة	107	07	112
المجموع		3225	146	3604

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (71)
الشرق (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	سطيف	962	30	1062
02	بسكرة	590	21	660
03	أم البواقي	604	20	719
04	عنابة	518	35	586
05	تبسة	462	32	500
06	بجاية	617	42	819
07	قسنطينة	466	12	531
08	برج بوعريريج	470	09	571
09	سكيكدة	318	30	376
10	ميلة	403	10	477
11	باتنة	454	35	525
12	سوق أهراس	380	11	456
13	جيجل	281	04	327
14	خنشلة	184	07	210
15	قالمة	257	12	291
16	الطارف	182	12	187
المجموع		7148	322	8297

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (72)
الشرق (2005)

الترتيب	الولايات	اعدد لحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	سطيف	843	22	1015
02	أم البواقي	662	16	751
03	بسكرة	673	30	740
04	عنابة	500	32	586
05	بجاية	610	25	872
06	قسنطينة	451	35	552
07	ميلة	413	18	497
08	برج بوعريريج	411	15	507
09	سوق أهراس	306	08	345
10	باتنة	329	25	349
11	تبسة	348	18	399
12	سكيكدة	196	12	250
13	قالمة	236	11	247
14	الطارف	187	03	223
15	جيجل	245	07	287
16	خنشلة	133	05	156
المجموع		6543	282	7776

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (73)

الجنوب (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	ورقلة	380	25	440
02	الوادي	258	22	276
03	غرداية	148	07	160
04	الأغواط	112	03	124
05	إليزي	22	02	21
المجموع		920	59	1021

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (74)
الجنوب (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	ورقلة	311	17	361
02	الوادي	300	15	364
03	غرداية	335	12	357
04	الأغواط	178	12	199
05	إليزي	09	00	11
المجموع		1133	56	1292

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (75)
الجنوب الغربي (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	بشار	175	07	183
02	أدرار	136	08	142
03	تندوف	57	01	74
المجموع		368	16	399

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (76)
الجنوب الغربي (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	بشار	164	07	172
02	أدرار	115	07	130
03	تندوف	56	05	67
المجموع		335	19	369

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (77)
الجنوب الشرقي (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	تمنراست	133	14	152
المجموع		133	14	152

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (78)
الجنوب الشرقي (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	تمنراست	109	16	108
المجموع		109	16	108

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (79)
توزيع الحوادث حسب الولايات (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	الجزائر	2660	126	3145
02	سطيف	962	30	1060
03	المسيلة	778	14	877
04	تلمسان	563	23	665
05	بسكرة	590	21	660
06	أم البواقي	604	20	719
07	عنابة	518	35	586
08	الشلف	635	26	737
09	غليزان	443	28	489
10	تبسة	361	32	500
11	معسكر	370	07	495
12	بجاية	496	42	819
13	سيدي بلعباس	373	13	374
14	تيزي وزو	478	49	627
15	قسنطينة	466	12	531
16	برج بوعريريج	470	09	571
17	وهران	485	51	556
18	سكيكدة	318	30	376
19	البليدة	367	38	392
20	ميلة	403	10	477
21	الجلفة	405	25	430
22	باتنة	454	35	525
23	سوق اهراس	380	11	456
24	ورقلة	380	25	440
25	عين تيموشنت	277	05	299
26	جيجل	281	04	327
27	تيارت	387	20	447
28	الوادي	258	22	276
29	خنشلة	184	07	210
30	مستغانم	252	15	305
31	البويرة	225	07	268
32	تيبازة	257	12	291
33	قالمة	257	12	291
34	المدية	221	11	276
35	عين الدفلى	219	15	242
36	البيض	212	05	228
37	تمنراست	133	14	152
38	بشار	175	07	183
39	الطارف	182	12	187
40	ادرار	136	08	142
41	النعامة	119	07	121
42	بومرداس	152	07	168
43	الأغواط	112	03	124
44	غرداية	148	07	160
45	سعيدة	118	05	127
46	تيسمسيلت	79	08	93
47	تندوف	57	01	74
48	إليزي	22	02	21
المجموع		18744	928	21521

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (80)
توزيع الحوادث حسب الولايات (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	الجزائر	1927	90	2235
02	سطيف	843	22	1015
03	المسيلة	782	18	881
04	أم البواقي	662	16	751
05	بسكرة	641	30	740
06	تلمسان	571	28	641
07	عنابة	500	32	586
08	بجاية	610	25	872
09	قسنطينة	451	35	552
10	معسكر	448	10	504
11	ميلة	413	18	497
12	تيزي وزو	417	24	498
13	غرداية	335	12	357
14	الشلف	454	29	449
15	الجلفة	332	17	352
16	تيارت	371	14	448
17	برج بوعريريج	411	15	507
18	الوادي	300	15	364
19	سوق اهراس	306	08	345
20	باتنة	329	25	349
21	تبسة	348	18	399
22	ورقلة	311	17	361
23	البليدة	334	40	402
24	المدية	245	07	313
25	سيدي بلعباس	319	05	328
26	مستغانم	230	07	270
27	وهران	339	40	374
28	غليزان	191	07	238
29	البويرة	184	08	222
30	الأغواط	179	12	199
31	سكيكدة	196	12	250
32	قالمة	236	11	247
33	البيض	175	03	182
34	الطارف	187	03	223
35	تيبازة	247	07	283
36	جيجل	245	07	287
37	سعيدة	168	05	177
38	بشار	164	07	172
39	عين تيموشنت	232	08	249
40	بومرداس	153	09	184
41	ادرار	115	07	130
42	تيسمسيلت	74	11	81
43	عين الدفلى	161	10	207
44	خنشلة	133	05	156
45	النعامة	107	70	112
46	تمنراست	109	16	108
47	تندوف	56	05	67
48	إليزي	09	00	11
المجموع		16549	778	19255

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

-الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث:

جدول رقم (81)
الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	النسبة%	عدد القتلى	النسبة%	عدد الجرحى	النسبة%
01	الجزائر	2660	14.19	126	13.65	3145	14.61
02	سطيف	962	05.13	/	/	1062	04.93
03	المسيلة	778	04.15	/	/	877	04.08
04	الشلف	635	03.39	/	/	737	03.42
05	بجاية	617	03.29	42	04.55	819	03.81
06	وهران	/	/	51	05.53	/	/
07	تيزي وزو	/	/	49	05.31	/	/
08	البليدة	/	/	38	04.12	/	/

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث، سنة 2005 في المناطق الحضرية مرتبة كالآتي:

جدول رقم (82)
الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	النسبة%	عدد القتلى	النسبة%	عدد الجرحى	النسبة%
01	الجزائر	1929	11.64	90	11.57	2235	11.63
02	سطيف	843	05.09	/	/	1015	05.28
03	المسيلة	782	04.73	/	/	881	04.58
04	أم البواقي	662	04.00	/	/	751	03.91
05	بسكرة	641	03.87	/	/		03.91
06	البليدة	/	/	40	05.14	/	/
07	وهران	/	/	40	05.14	/	/
08	قسنطينة	/	/	35	04.50	/	/
09	عنابة	/	/	32	04.11	/	/
10	بجاية	/	/	/	/	872	04.54

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

سجلت أغلبية حوادث المرور خلال سنة 2004 في الولايات التالية:

- الجزائر العاصمة2660 حادثا، بمعدل 08 حادثا في اليوم بنسبة 14,1% .
- سطيف 962 حادثا، بمعدل 03 حادثا في اليوم بنسبة 005,13% .
- المسيلة778 حادثا، بمعدل 02 حادثا في اليوم بنسبة 004,15% .

رغم ارتفاع عدد الحوادث في هذه الولايات إلا أنها عرفت انخفاضا معتبرا مقارنة بسنة 2003، باستثناء ولاية المسيلة التي سجلت ارتفاعا يقدر بـــ, 03,59 %.

الولايات الأكثر تسجيلا للقتلى تخص:

- في بالمرتبة الأولى، ولاية الجزائر بـــ126 قتيلا.
- في المرتبة الثانية ولاية وهران بـــ51 قتيلا.

أما الولايات الأكثر تسجيلا للجرحى فهي كالآتي:

- الجزائر العاصمة 3145 جريحا ، بمعدل 119 جريحا في كل 100 حادثا بنسبة 14,61% .
- سطيف 1062 جريحا ، بمعدل 110 جريحا في كل 100 حادثا بنسبة 04,93% .
- المسيلة 877 جريحا ، بمعدل 113 جريحا في كل 100 حادثا في بنسبة 04,08% .

من خلال الجدول رقم81 و 82 يتضح جليا أن ولاية الجزائر العاصمة تحتل المرتبة الأولى من حيث عدد الحوادث و ذلك بـــ 1929 حادثا سنة 2005 و قد سجلت تراجعا في سنة 2005 مقارنة بسنة 2004 ملحوظا و تأتي ولاية سطيف في الرتبة الثانية بـــ 843 حادثا 2005 و قد عرفت هذه الولاية انخفاضا يقدر بـــ12,37% مقارنة بسنة 2004.
إن هتين الولايتين تحتلان المرتبة الأولى من حيث عدد الحوادث، القتلى و الجرحى.
الولايات ألأكثر تسجيلا للقتلى هي**:**

- الجزائر بـــ 90 قتيلا.
- سطيف بـــ 90 قتيلا.
- سطيف بـــ 90 قتيلا.

الولايات الأكثر تسجيلا للجرحى هي **:**

- الجزائر بـــ 2235 جريحا.
- سطيف بـــ 1015 جريحا.
- المسيلة بـــ 881 جريحا.

الولايات الأقل تسجيلا للحوادث هي:

جدول رقم (83)

الولايات الأقل تسجيلا للحوادث (2004)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	النسبة%	عدد القتلى	النسبة%	عدد الجرحى	النسبة%
01	إليزي	22	00.12	02	00.22	21	00.10
02	تندوف	57	00.30	01	00.11	74	00.34
03	تيسمسيلت	79	00.42	/	/	93	00.43
04	الأغواط	112	00.60	03	00.33	124	00.58
05	سعيدة	118	00.63	05	00.54	/	/
06	جيجل	/	/	04	00.43	/	/
07	النعامة	/	/	/	/	121	0.56

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

الولايات التي سجلت أقل عدد من الحوادث خلال سنة 2004 هي:

- إليزي بـــ 22 حادثا بنسبة 00,12 % .
- تندوف بـــ 57 حادثا بنسبة00,30 % .
- تيسمسيلت بـــ 79 حادثا بنسبة 00,42 % .

الولايات الأقل تسجيلا للقتلى هي:

- إليزي بـــ 02 قتيلا بنسبة 00,22% .
- تندوف بـــ 01 قتيلا بنسبة 00,11 % .
- الأغواط بـــ 03 قتيلا بنسبة 00,33 % .

الولايات الأقل تسجيلا للجرحى هي:

- إليزي بـــ 21 جريحا بنسبة 00,10 % .
- تندوف بـــ 74 جريحا بنسبة 00,34 % .
- تيسمسلت بـــ 93 جريحا بنسبة 00,43 % .

الولايات التي سجيلت أقل عدد من الحوادث خلال سنة 2005 هي:

جدول رقم (84)

الولايات الأقل تسجيلا للحوادث (2005)

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	النسبة%	عدد القتلى	النسبة%	عدد الجرحى	النسبة%
01	إليزي	09	00.05	01	00.13	11	00.06
02	تندوف	56	00.34	05	00.64	67	00.35
03	تيسمسيلت	74	00.45	/	/	81	00.42
04	النعامة	107	00.65	/	/	112	00.58
05	تمنراست	109	00.66	/	/	108	00.56
06	الطارف	/	/	03	00.39	/	/
07	البيض	/	/	03	00.39	/	/
08	خنشلة	/	/	05	00.64	/	/

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

الولايات الأقل تسجيلا للحوادث هي:
- إليزي بـــ 09 حادثا بنسبة 00,05 % .
- تندوف بـــ 56 حادثا بنسبة 00,34 % .
- تيسمسيلت بـــ 74 حادثا بنسبة 00,45 % .

الولايات الأقل تسجيلا للقتلى هي:
- إليزي بـــ 01 قتيلا بنسبة 00,13 % .
- تندوف بـــ 05 قتيلا بنسبة 00,64 % .
- تيسمسيلت بـــ 05 قتيلا بنسبة 00,64 % .

الولايات الأقل تسجيلا لجرحى هي:
- إليزي بـــ 11 جريحا بنسبة 00,06 % .
- تندوف بـــ 67 جريحا بنسبة 00,35 % .
- تيسمسيلت بـــ 81 جريحا بنسبة 00,42 % .

المبحث الثاني

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات، أشهر السنة، أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث و الضحايا حسب الثلاثيات، اشهر السنة، أيام الأسبوع و الشرائح الزمنية.

❖ أولا: حسب الثلاثيات و أشهر السنة:

- **حسب الثلاثيات:**

جدول رقم (85)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب ثلاثيات (2004)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي فيفري مارس	4638	24.74	230	24.78	5236	24.33
أفريل ماي جوان	4860	25.93	244	26.29	5461	25.38
جويلية أوت سبتمبر	4888	26.08	268	28.88	5911	27.47
أكتوبر نوفمبر ديسمبر	4358	23.25	186	20.04	4913	22.93
المجموع	18744		928		21521	

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (86)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب ثلاثيات (2005)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي فيفري مارس	3841	23.21	171	21.95	4403	22.90
أفريل ماي جوان	4307	26.03	200	25.67	4911	25.55
جويلية أوت سبتمبر	4433	26.79	204	26.19	5258	27.35
أكتوبر نوفمبر ديسمبر	3968"	23.98	204	26.19	4653	24.20
المجموع	16549		779		19225	

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

عرفت حصيلة حوادث المرور ارتفاعات متتالية خلال الثلاثيات الثلاث لسنة 2004 لتبلغ أعلى نسبة في الثلاثي الثالث حيث تكتظ الطرق بالمركبات لكثرة تنقل الأشخاص، حيث تم إحصاء 4888 حادثا بنسبة 26,08 %، لتنخفض بعد ذلك في الثلاثي الرابع، أين سجل 4358 حادثا بنسبة 23,25%.
عرفت حصيلة قتلى حوادث المرور لسنة 2004 إرتفاعات متتالية خلال الثلاثيات الثلاثة الأولى، أين بلغت ذروتها في الثلاثي الثالث بـــ 268 قتيلا بنسبة 28,88 %، ثم سجلت بعد ذلك أدنى قيمة لها في الثلاثي الرابع بـــ 186 قتيلابنسبة 20,04 % .
يبّين الجدول رقم85 أن عدد الجرحى عرف زيادات متتالية خلال الثلاثيات الثلاثة الأولى لسنة 2004 أين بلغ ذروته في الثلاثي الثالث بـــ 5911 بنسبة 27,47 %جريحا ليسجل بعد ذلك تراجعا على أدنى قيمة له في الثلاثي الرابع بـــ 4913 جريحا بنسبة 22,93 %.

و قد عرفت ثلاثيات 2005 انخفاضات جد هامة مقارنة بثلاثيات 2004، رغم هذا سجلت ارتفاعات خلال الثلاثيات لتبلغ أعلى نسبة في الثلاثي الثالث حيث تم إحصاء 4433 حادثا بنسبة 26,79 %.
يلاحظ أن نسبة 26,19 % من القتلى سجلت خلال الثلاثي الثالث لسنة 2005، نفس النسبة سجلت في الثلاثي الرابع، أما الثلاثي الأول عرف نسبة أقل وهي 21,95 %.

عرفت الثلاثيات الأربعة لسنة 2005 انخفاضات هامة مقارنة بثلاثيات سنة 2004 ومع هذا سجلت ارتفاعات متتالية خلال هذه الثلاثيات لتبلغ أعلى نسبة لها في الثلاثي الثالث إذ تم إحصاء 5258 جريحا و ذلك بأهمية نسبية تقدر بـــ 27,35 % أما الثلاثي الذي عرف أقل حصيلة فهو الثلاثي الأول بـــ 4403 جريحا بأهمية نسبية تقدر بـــ 22,90%.

- **حسب الأشهر:**

جدول رقم (87)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب الأشهر (2004)

الأشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي	1595	0 8,50	56	0 7,18	1820	0 8,45
فيفري	1517	0 8,09	44	05,64	1715	07,96
مارس	1526	08,14	71	0 9,11	1698	0 7,88
افريل	1562	0 8,33	60	07,70	1728	0 8,02
ماي	1695	0 9,04	67	0 8,60	1913	0 8,88
جوان	1603	0 8,55	73	09,37	1820	0 8,45
جويلية	1549	0 8,26	64	0 8,21	1875	0 8,71
أوت	1764	09,41	74	0 9,49	2185	10,15
سبتمبر	1575	0 8,40	66	0 8,47	1851	0 8,60
أكتوبر	1500	0 8,00	58	0 7,44	1725	0 8,01
نوفمبر	1701	09,07	88	11,29	1878	0 8,72
ديسمبر	1157	0 6,17	58	07,44	1310	0 6,08
المجموع	18744	100	779	100	21521	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (88)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الأشهر (2005)

الاشهر	الحوادث		القتلى		الجرحى	
	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%	العدد	النسبة%
جانفي	1410	08,52	73	07,86	1637	08,51
فيفري	1218	07,35	84	09,05	1438	07,47
مارس	1213	07,32	73	07,86	1328	06,90
افريل	1543	09,32	83	08,94	1501	0 7 ,80
ماي	1316	09,95	78	08,40	1729	08,99
جوان	1448	08,74	83	08,94	1681	08,74
جويلية	1427	08,62	79	08,51	1642	08,54
أوت	1489	08,99	110	11,85	1775	09,23
سبتمبر	1517	09,16	79	08,51	1841	09,57
أكتوبر	1362	08,23	65	07,00	1671	08,69
نوفمبر	1551	09,37	70	07,54	1763	09,17
ديسمبر	1055	06,37	51	05,49	1219	06,34
المجموع	16549	100	928	100	19225	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (89)

توزيع الحوادث و الضحايا حسب الأشهر (2004 و2005)

الأشهر	عدد الحوادث			عدد القتلى			عدد الجرحى		
	سنة 2005	سنة 2004	نسبة التغير %	سنة 2005	سنة 2004	نسبة التغير %	سنة 2005	سنة 2004	نسبة التغير %
جانفي	1410	1595	11,60-	73	56	23,29-	1637	1820	10,20-
فيفري	1218	1517	19,71-	84	44	47,42-	1438	1715	16,15-
مارس	1213	1526	20,51-	73	71	02,74-	1328	1698	21,79-
أفريل	1543	1562	01,22-	83	60	27,71-	1501	1728	13,14-
ماي	1316	1695	22,36-	78	67	14,10-	1729	1913	09,62-
جوان	1448	1603	09,67-	83	73	12,05-	1681	1820	07,64-
جويلية	1427	1549	07,88-	79	64	18,99-	1642	1875	12,43-
أوت	1489	1764	15,59-	110	74	32,73-	1775	2185	18,76-
سبتمبر	1517	1575	03,68-	79	66	16,46-	1841	1851	00,54-
أكتوبر	1362	1500	09,20-	65	58	10,77-	1671	1725	03,13-
نوفمبر	1551	1701	08,32-	70	88	25,71-	1763	1878	06,12-
ديسمبر	1055	1157	08,32-	51	58	13,71-	1219	1310	06,95-
المجموع	16549	18744	11,71-	928	779	16,06-	19225	21521	10,67-

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبين الجدول رقم 87 توزيع الحوادث و الضحايا الذي سجل خلال سنة 2004 حسب الأشهر كما يبين بان شهر أوت سجل فيه اكبر عدد للحوادث بـــ 1764 حادثا بنسبة09,41 % ثم يأتي شهر نوفمبر بـــ 1701 حادثا بنسبة 9,07 0 % و شهر ماي بـــ 1695 حادثا بنسبة 9,04 0 % و شهر جوان بـــ 1603 حادثا بنسبة 8,55 0 % .

فيما يخص عدد القتلى نلاحظ بان شهر نوفمبر عرف تسجيل اكبر عدد للقتلى بـــ88 قتيلا بنسبة 11,29 % قتيلا ثم شهر أوت بـــ 74 قتيلا بنسبة 9,49 0% ثم شهر جوان بـــ 73 قتيلا بنسبة 9,37 0 % ثم شهر مارس بـــ 71 قتيلا بنسبة 9,11 0% .

عرف شهر أوت تسجيل اكبر عدد للجرحى بـــ 2185 جريحا بنسبة 10,15 % ثم شهر ماي بـــ 1913 جريحا بنسبة 8,88 0 % ثم شهر نوفمبر بـــ 1878 جريحا بنسبة 8,72 0 % ثم شهر جويلية بـــ 1875 جريحا بنسبة 8,71 0 % .

مقارنة بسنة 2004 نلاحظ من خلال الحصيلة الشهرية لسنة 2005 أن شهر مارس عرف تسجيل أدنى حد لحوادث المرور بـــ 1213 حادثا و بنسبة تغّير -20,51 %، مع العلم أن هذا الشهر شهد تطبيق قانون المرور الجديد 01-14، أما أقصى حصيلة فسجلت في شهر نوفمبر حيث سجل 1551 حادثا بنسبة تغّير -08,32 %.

نلاحظ أيضا أن شهر ديسمبر عرف تسجيل أدنى حد للقتلى بـــ 51 قتيلا بنسبة تغّير -13,71 %، أما أقصى حصيلة فسجلت في شهر أوت بـــ 110 قتيلا بنسبة تغّير -32,73%.

عرف شهر ديسمبر تسجيل ادنى حد للجرحى بـــ 1219 جريحا بنسبة تغّير -06,95 %، اما أقصى حصيلة فسجلت في شهر سبتمبر حيث سجل 1841 جريحا بنسبة تغّير -00,54 %.

❖ **<u>ثانيا : حسب أيام الأسبوع:</u>**

جدول رقم (90)

توزيع الحوادث حسب أيام الأسبوع (2004)

اليوم	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	المجموع
عدد الحوادث	2879	2833	2748	2690	2724	2761	2109	18744
النسبة %	15,35	15,11	14,66	14,35	14,53	14,73	11,2	99,9

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (91)

توزيع الحوادث حسب أيام الأسبوع (2005)

اليوم	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	المجموع
عدد الحوادث	2626	2430	2427	2322	2407	2429	1908	16549
النسبة %	15,87	14,68	14,67	14,03	14,54	14,68	11,53	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبّين الجدول رقم91 لسنة 2005 إنخفاظا ملحوظا فيما يخص عدد الحوادث الذي سجل خلال أيام الأسبوع مقارنة بأيام الأسبوع لسنة 2004.

تبّين إحصائيات 2004 و 2005 أن اكبر عدد للحوادث يقع في بداية الأسبوع، أي يومي السبت والأحد، اللذان يصادفان بداية الأسبوع، في حين أن يوم الجمعة يسجل أقل عدد من الحوادث وذلك راجع لقلة تنقل الأشخاص (يوم راحة) ، وهذا عكس المناطق الريفية التي تقع فيها أغلبية الحوادث يوم الأربعاء أي في نهاية الأسبوع.

❖ **ثالثا: حسب الشرائح الزمنية:**

جدول رقم (92)

توزيع الحوادث حسب الشرائح الزمنية (2004)

الأيام/الساعات	00 سا إلى 06 سا	06 سا إلى 09 سا	09 سا إلى 12 سا	12 سا إلى 15 سا	15 سا إلى 18 سا	18 سا إلى 21 سا	21 سا إلى 00 سا	المجموع
السبت	100	346	661	496	637	457	182	2879
الأحد	90	293	637	538	640	432	203	2833
الاثنين	79	280	589	575	603	456	166	2748
الثلاثاء	85	251	556	541	649	458	150	2690
الأربعاء	92	285	564	515	634	444	187	2724
الخميس	106	227	550	508	599	502	269	2761
الجمعة	87	158	414	391	455	399	205	2109
المجموع	6396	1840	3974	3564	4217	3148	1362	18744

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

في سنة 2004، إن الفترة الممتدة بين الساعة 15:00 سا و 18:00 سا التي تصادف انتهاء ساعات العمل القانونية، تتميز بكثرة وقوع الحوادث، في حين أن الفترة الممتدة بين منتصف الليل والسادسة صباحا، هي الفترة التي تقل فيها حوادث المرور وذلك لنقص التنقلات.

المبحث الثالث

توزيع الحوادث حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات حسب أصناف مستعملي الطرق ضحايا الحوادث (السواق- الركاب- الراجلين) .

❖ **أولا: حسب أصناف مستعملي الطريق(السواق الركاب الراجلين) :**

جدول رقم (93)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب أصناف مستعملي الطريق (2004)

التعيين	السواق	الركاب	الراجلين	المجموع
عدد القتلى	204	171	553	928
النسبة %	21,98	18,42	59,59	100
عدد الجرحى	4845	4088	12588	21521
النسبة%	22,51	18,99	58,49	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (94)
توزيع الحوادث و الضحايا حسب أصناف مستعملي الطريق (2005)

	السواق	الركاب	المشاة	المجموع
عدد القتلى	119	133	527	779
النسبة %	15,28	17,07	67,65	100
عدد الجرحى	3862	4121	11242	19225
النسبة %	20,09	21,44	58,48	100

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

لقد وصل عدد القتلى 553 أي بنسبة 59,59 % و هي حصيلة سنة 2004 لفئة المشاة الأكثر عرضة للوفيات متبوعة بفئة السواق بـــ 204 قتيلا بنسبة 21,98 % وأخيرا فئة الركاب بـــ 171 قتيلا بنسبة 18,43 %.

تبين الإحصائيات أن 28,52 % من الجرحى هم من السواق و أغلبهم ذكورا و 18,99 % من الركاب و تأتي أغلبية الجرحى من فئة المشاة الذين يمثلون 58,49 %.

يتضح أن المشاة هم الأكثر تسجيلا للقتلى بـــ 527 قتيلا بنسبة 67,65 %، يليها في المرتبة الثانية الركاب بـــ133 قتيلا بنسبة 17,07 % والسواق بـــ 119 قتيلا بنسبة 15,28.%.

من خلال الدراسة الإحصائية لفئات الجرحى لسنة 2005 يتضح أن المشاة هم الأكثر تسجيلا للجرحى بـــ11242 جريحا بنسبة 58,48 % تليها في المرتبة الثانية فئة الركاب بـــ 4121 جريحا بنسبة 21,44 % أما السواق فسجل 3862 جريحا بنسبة 20,09 %.

❖ **<u>ثانيا: حسب الصنف و الجنس:</u>**

جدول رقم (95)

توزيع الضحايا حسب الصنف و الجنس

الأصناف	2004		2005	
	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الجرحى
سواق ذكور	200	4678	116	3472
سواق إناث	04	167	03	190
ركاب ذكور	118	3007	109	2999
ركاب إناث	53	1081	24	1122
مشاة ذكور	397	8584	404	7869
مشاة إناث	156	4004	123	3373
المجموع	928	21521	779	19025

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

❖ **<u>ثالثا: حسب أصناف السواق و الجنس:</u>**

جدول رقم (96)

توزيع الضحايا حسب أصناف السواق (2004)

أصناف السواق	ذكور	إناث	المجموع
سواق احترافيون	3393	04	3397
سواق عاديون	16137	364	16501
سواق أجانب	58	08	66

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (97)

توزيع الضحايا حسب أصناف السواق (2005)

أصناف السواق	ذكور	إناث	المجموع
سواق احترافيون	2936	09	2945
سواق عاديون	13978	375	14353
سواق أجانب	45	04	49

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبّين الجدول رقم 97 لتوزيع الضحايا حسب أصناف السواق لسنة 2005 أن السواق الاحترافيون هم أكثر عرضة للحوادث بــ 2945 ضحية من بينهم 2936 ذكور و09 إناث, ثم السواق العاديون بــ 14353ضحية من بينهم 13978 ذكور و 375 إناث . مقارنة بسنة 2004 ,نلاحظ أن هناك انخفاض في مجموع عدد الضحايا و هو كالتالي :

- السواق الاحترافيون : - 452 .
- الذكور : - 457 .
- الإناث :+05 .
- السواق العاديون : - 2148 .
- الذكور : - 2159 .
- الإناث : + 11 .
- السواق الأجانب : - 17 .
- الذكور : - 13 .
- الإناث : - 4 .

❖ **رابعا: حسب السن و الجنس:**

جدول رقم (98)
توزيع الضحايا حسب الجنس (2004)

التعيين	عدد القتلى	عدد الجرحى
ذكور بالغون	**537**	**10671**
ذكور قصر	**182**	**5626**
إناث بالغات	**118**	**2834**
إناث قاصرات	**91**	**2390**
المجموع	**928**	**21521**

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (99)
توزيع الضحايا حسب الجنس (2005)

التعيين	عدد القتلى	عدد الجرحى
ذكور بالغون	**453**	**9259**
ذكور قصر	**181**	**5287**
إناث بالغات	**80**	**2536**
إناث قاصرات	**65**	**2143**
المجموع	**779**	**19225**

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبّين الجدول رقم .... لسنة 2005 توزيع الضحايا حسب الجنس، إذ نلاحظ أن الذكور البالغون هم الأكثر عرضة للحوادث بـــ 453 قتيلا ثم الذكور القصر بـــ 181 قتيلا ثم الإناث البالغات بـــ 80 ضحية و الإناث القاصرات بـــ 65 ضحية . مقارنة بسنة 2004 ,نلاحظ أن هناك انخفاض في عدد الضحايا حسب الجنس و هذا ما يبّينه الجدول رقم ... و هو كالتالي :

- ذكور بالغون : - 84 .
- ذكور قصر: - 01.
- إناث بالغات : - 38 .
- إناث قاصرات : - 26 .

جدول رقم (100)

توزيع الحوادث حسب السن و الجنس (2004)

السن / الجنس	24-18	29-25	39-30	49-40	59-50	69-60	70 فأكثر	المجموع
ذكور	4392	3987	3942	3384	1924	721	226	19576
إناث	100	81	102	83	16	06	02	390
المجموع	4492	4068	5044	3467	1940	727	228	19966

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (101)

توزيع الحوادث حسب السن و الجنس (2005)

السن / الجنس	24-18	29-25	39-30	49-40	59-50	69-60	70 فأكثر	المجموع
ذكور	3749	3579	4294	2875	1678	581	204	16960
إناث	91	92	90	83	21	07	03	387
المجموع	3840	3671	4384	2958	1699	588	207	17347

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبين الجدول رقم 100 والجدول رقم 101 توزيع الحوادث حسب السن والجنس.
إن الذكور التي تتراوح أعمارهم *ما بين 30-39 سنة هم أكثر عرضة للحوادث كم اتبّينه إحصائيات سنة 2005 بـــ 4294 حادثا، أما الإناث* الأكثر عرضة للحوادث تتراوح أعمارهم ما بين 25-29 سنة بـــ 92 حادثا. في المجموع، نلاحظ أن الذكور تعرضوا ل 16960 حادثا والإناث ل 387 حادثا.
مقارنة بسنة 2004، نلاحظ أن في سنة 2004 الذكور الذين كانوا عرضة للحوادث تتراوح أعمارهم

ما بين 18-24 سنة بـــ 4392 حادثا، أما الإناث تتراوح أعمارهم ما بين 30-39 سنة وقد تسبب الذكور في 19576 حادثا والإناث في 390 حادثا، وهناك انخفاض في مجموع عدد الحوادث ما بين الجنسين في سنة 2004 و2005 وهو كالتالي:

- الذكور: -2616 حادثا.
- الإناث: -03 حادثا.

جدول قم (102)
توزيع الضحايا حسب السن و الجنس (2004)

السن	ذكور قتلى	إناث قتلى	المجموع	ذكور جرحى	إناث جرحى	المجموع
اقل من 4	34	31	65	843	438	1281
9-5	69	39	108	1686	888	2574
14-10	48	12	60	1464	591	2055
19-15	49	10	59	1729	513	2242
24-20	89	18	107	2471	520	2991
29-25	91	16	107	1784	339	2123
34-30	69	09	78	1349	261	1610
39-35	47	07	54	1009	251	1260
44-40	33	07	40	850	244	1094
49-45	32	06	38	680	217	897
54-50	25	09	34	593	210	803
59-55	26	08	34	415	166	581
64-60	29	09	38	357	180	537
69-65	19	04	23	292	129	421
74-70	26	12	38	373	161	534
75□	31	14	45	386	132	518
المجموع	717	211	928	16281	5240	21521

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يتوزع عدد القتلى حسب السن و الجنس لسنة 2004 كما يلي:

من حيث السن تأتي في المرتبة الأولى الفئة ما بين 25 و 29 سنة بـــ91 قتيلا، بالنسبة للذكور و الفئة ما بين 5 و 9 سنة بـــ 39 قتيلا بالنسبة للإناث.

إن فئة الضحايا الجرحى الذين تتراوح أعمارهم بين 20 و 24 سنة يشكلون أكبر نسبة خلال سنة 2004 متبوعة بفئة 25 و 29 سنة هذا بالنسبة للذكور، أما بالنسبة للإناث فالفئة التي تتراوح أعمارهم ما بين 05 إلى 09 سنة هي الأكثر عرضة للحوادث، متبوعة بفئة 10 إلى 14 سنة.

جدول رقم (103)
توزيع الضحايا حسب السن و الجنس (2005)

السن	ذكور قتلى	إناث قتلى	المجموع	ذكور جرحى	إناث جرحى	المجموع
اقل من 4	46	27	73	814	375	1189
9-5	48	23	71	1586	794	2380
14-10	44	11	55	1317	489	1806
19-15	43	04	47	1571	487	2058
24-20	73	07	80	2167	459	2626
29-25	67	04	71	1539	346	1885
34-30	49	08	57	1152	260	1412
39-35	59	07	66	969	229	1198
44-40	38	06	44	677	225	902
49-45	22	02	24	622	176	798
54-50	34	05	39	547	192	739
59-55	28	04	32	377	154	531
64-60	09	08	17	328	151	479
69-65	16	09	25	283	134	417
74-70	30	07	37	275	95	370
□75	34	14	48	322	113	435
المجموع	640	146	786	14546	4679	19225

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

نلاحظ من الجدول رقم 103 لسنة 2005 أن الذكور التي تتراوح أعمارهم ما بين 20-24 سنة هم أكثر عرضة للحوادث بـــ 73 قتيلا، أما الإناث هن اللواتي تتراوح أعمارهن اقل من 04 سنة بـــ 27 ضحية، والذكور الأكثر عرضة للجروح هم الذين تتراوح أعمارهم ما بين 5-9 سنة بـــ 1586 جريحا، أما الإناث الأكثر عرضة للجروح هن اللواتي تتراوح أعمارهن كذلك ما بين 5-9 سنة بـــ 794 جريحة.

وقد سجلت فئة الذكور في المجموع 633 قتيلا و14546 جريحا، وسجلت فئة الإناث 146 قتيلة و4679 جريحة.

مقارنة بسنة 2004 نلاحظ أن هناك انخفاض في عدد الضحايا وهو كالتالي:

-الذكور**:** -84 قتيلا و -1735 جريحا.

-الإناث**:** -65 قتيلة و -561 جريحة.

❖ **خامسا: حسب المهن:**

جدول رقم (104)

توزيع السواق حسب المهن سنة (2005 - 2004)

المهنة		العدد	
		سنة 2004	سنة 2005
فلاح		1408	1035
تاجر		2738	2263
موظف إداري	إطار	867	640
موظف إداري	موظف تنفيذي	1507	1193
مهنة حرة		3671	3306
بدون عمل		3950	3492
طالب		653	577
أخرى		1709	1847
المجموع		16503	14353

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

كما يبّينه الجدول رقم 104 لسنة 2005 نلاحظ أن فئة السواق بدون عمل هم الأكثر عرضة للحوادث بـــ 3492 حادثا متبوعة بفئة المهن الحرة بـــ 3306 حادثا ثم التجار بـــ 2263 حادثا.

مقارنة بسنة ،2004 نلاحظ أن أصحاب نفس هذه المهن هم الأكثر عرضة للحوادث وهم كالتالي:

-بدون عمل: 3950 حادثا.

-مهنة حرة: 3671 حادثا.

-التجار: 2738 حادثا.

وقد انخفض هذا العدد في سنة 2005:

-**مهنة حرة**: -365 حادثا.

-**بدون عمل**: -458 حادثا.

-**التجار**: -475 حادثا.

❖ **سادسا : حسب طبيعة النشاط:**

جدول رقم (105)
توزيع السواق حسب طبيعة النشاط

طبيعة النشاط	العدد	
	سنة 2004	سنة 2005
سيارة الأجرة	891	776
مركبات نقل المسافرين	961	792
مركبات نقل البضائع	955	814
مركبات إدارية	550	563
المجموع	3397	2945

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

من خلال الجدول رقم 105 لسنة 2004، نلاحظ أن مركبات نقل المسافرين هي الأكثر عرضة للحوادث بـــ 961 حادثا ومركبات نقل البضائع بـــ 955 حادثا، ثم سيارات الأجرة بـــ 891 حادثا متبوعة بالمركبات الإدارية بـــ 550 حادثا، وقد انخفض هذا العدد في سنة 2005 ماعدا المركبات الإدارية التي سجلت ارتفاعا وهو كالتالي:

-مركبات نقل المسافرين: -120 حادثا.

-مركبات نقل البضائع: -141 حادثا.

-**سيارات الأجرة:** -115 حادثا.

-**المركبات الإدارية**: +13 حادثا.

المبحث الرابع

توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في الحوادث

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور حسب توزيع رخص السياقة و المركبات للسائقين المتورطين في هذه الحوادث.

❖ **أولا: توزيع رخص السياقة حسب أقدميتها:**

جدول رقم (106)
توزيع رخص السياقة حسب أقدميتها

	سنة 2004	سنة 2005
أقل من سنتين	5217	4356
من 03 إلى 05 سنوات	5635	5171
من 06 إلى 09 سنوات	4086	3594
من 10 إلى 14 سنوات	2356	2029
من 15 فما فوق	1632	1473

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبّين الجدول رقم 106 لسنة 2005، أن أصحاب رخص السياقة التي تتراوح أقدميتها ما بين 03 إلى 05 سنوات هم الأكثر عرضة للحوادث بـــ 5171 حادثا، ثم الأقل من سنتين بـــ 4356 حادثا، ثم من 06 إلى 09 سنوات بـــ 3594 حادثا.

مقارنة بسنة 2004، نلاحظ أن هناك انخفاض في هذه الحوادث وهو كالتالي:

- أقل من سنتين: -861.
- من 03 إلى 05 سنوات: -464.
- من 06 إلى 09 سنوات: -492.
- من 10 إلى 14 سنوات: -327.
- من 15 فما فوق: -159.

❖ **<u>ثانيا: توزيع المركبات المتورطة في الحوادث:</u>**

<u>حسب سنة أول استعمال المركبات:</u>

جدول رقم (107)
توزيع المركبات حسب سنة أول استعمالها (2004 و 2005)

السنة	سنة 2004 العدد	النسبة %	السنة	سنة 2005 العدد	النسبة %
قبل 1970	1293	04,00	قبل 1970	586	02,11
1975-1970	1563	04,84	1975-1970	955	03,44
1980-1976	1970	06,10	1980-1976	1263	04,55
1985-1981	4820	14,93	1985-1981	3887	14,02
1990-1986	5812	18,00	1990-1986	3401	12,26
1995-1991	4625	14,32	1995-1991	3845	13,87
2000-1996	8758	27,13	2000-1996	8379	30,22
2004-2001	3427	10,61	2005-2001	5414	19,52
غير معروفة	09	00,02	المجموع	27730	
المجموع	32277				

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

تتراوح سنة أول استعمال للمركبات التي تتعرض للحوادث كالتالي:

- 30,22 % بين 1996 إلى 2000.
- 19,52 % بين 2001 إلى 2005.
- 14,02 % بين 1981 إلى 1985.
- 13,87 % بين 1991 إلى 1995.
- 12,26 % بين 1986 إلى 1990.
- 04,55 % بين 1976 إلى 1980.

حسب الأقدمية والصنف:

جدول رقم (108)
توزيع المركبات المتورطة حسب الأقدمية والصنف (سنة 2004)

حسب الصنف	الوزن الثقيل		الوزن الخفيف		الدرجات النارية	
حسب الأقدمية	شاحنات نقل البضائع	مركبات نقل المسافرين	مركبات خاصة	سيارات الأجرة	ذات محرك أكثر من 125 سم3	ذات أسطوانة 50 إلى 125 سم3
أقل من 05 سنوات	275	545	4043	276	240	364
من 06 إلى 10 سنوات	211	267	2981	214	143	273
من 11 إلى 15 سنوات	256	174	2228	241	54	141
من 16 إلى 20 سنوات	339	149	2198	183	24	66
من 21 سنة فما فوق	416	117	2529	192	32	102
المجموع	1497	1252	13979	1106	493	976

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

جدول رقم (109)
توزيع المركبات المتورطة حسب الأقدمية والصنف (سنة 2005)

حسب الصنف	الوزن الثقيل		الوزن الخفيف		الدرجات النارية	
حسب الأقدمية	شاحنات نقل البضائع	مركبات نقل المسافرين	مركبات خاصة	سيارات الأجرة	ذات محرك أكثر من 125 سم3	ذات أسطوانة 50 إلى 125 سم3
أقل من 05 سنوات	265	394	4062	243	214	286
من 06 إلى 10 سنوات	161	234	2862	220	151	175
من 11 إلى 15 سنوات	159	142	1822	168	63	128
من 16 إلى 20 سنوات	218	98	1717	124	55	69
من 21 سنة فما فوق	281	89	2125	135	32	44
المجموع	1084	957	12588	890	515	702

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

يبين الجدول رقم 109 لسنة 2005، أن المركبات الخاصة للوزن الخفيف هي الاكثر عرضة للحوادث، سواء كانت أقدميتها اقل من 05 سنوات أو أكثر، إذ سجلت في المجموع 12588 حادثا، ويلاحظ أن المركبات التي لا تقل أقدميتها 05 سنوات هي التي سجلت أكثر عدد للحوادث بـــ 4062

حادثا. مقارنة بسنة 2004، نلاحظ أن نفس المركبات الخاصة ذا الوزن الخفيف هي الاكثر تورطا في الحوادث مقارنة بأصناف المركبات الأخرى، وهذا مهما أن هناك انخفاض في عدد الحوادث.

❖ ثالثا: الآلات والمركبات المتورطة:

جدول رقم (110)
الآلات والمركبات المتورطة

السنة	القطارات	العتاد الفلاحي	عتاد الأشغال العمومية	الدراجات
2004	23	127	32	515
2005	28	84	30	471

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني

الخلاصة:

إن ظاهرة حوادث المرور ظاهرة عالمية معاصرة، توليها البلدان المتطورة عناية فائقة و ترصد لها إمكانيات مادية معتبرة، تخصص لها كفاءة علمية، فنية و هذا ما جعلها تتحكم نسبيا في هذه الآفة و الجزائر تعاني منها معاناة ملحوظة, فباستقراء الإحصاءات يتبّين أنها في تفاقم متزايد وبنسبة عالية في المناطق الحضرية. إن مصالح الأمن و الهيآت المعنية تفكر جديا في معالجتها و الحد من خطورتها، هذا بدعم السياسة الوقائية ماديا و بشريا واعية بمخاطر هذه الآفة الخطيرة بذلت مجهودات معتبرة و مازالت تبذلها لتوفير الأمن و الاطمئنان على شبكة الطرق الوطنية و تأمين الحركة فيها.
إن العامل الأساسي و المباشر لوقوع حوادث المرور هو الإنسان، سائقا كان أم راجلا، ثم تأتي عوامل أخرى تعتبر ثانوية مثل المحيط (الطريق و ما يتبعه) و المركبة. والسياسة الوقائية اليوم ترتكز على الإنسان بالدرجة الأولى و ذلك بالاهتمام بجميع جوانبه المختلفة.
إن حصائل حوادث المرور الناجمة سنويا تكلفتها الاجتماعية و الاقتصادية مرتفعة و باتت تهدد سلامة المجتمع و أمنه، و هذا ما فرض ضرورة تجنيد كل الطاقات من اجل محاربة هذه الظاهرة.
إن حوادث المرور المسجلة تبّين أن العوامل المسببة لها ترجع أساسا إلى غياب الانضباط و نقص الحس المدني، فإن المعاينة الحالية لواقع تنظيم المرور و تسييره و أمنه يستدعي المزيد من تضافر الجهود لوضع حيز التطبيق معالم السياسة الوطنية و ذلك بالارتكاز على إستراتيجية الدولة التي تعتمد على كل الهيآت المعنية للتحكم في الظاهرة و الحد لمسبباتها والتكثيف من الحملات الإعلامية و التحسيسية عن طريق مختلف وسائل الإعلام و الحركة الجمعوية شريطة أن تتسم بالدوام و الاستمرار حتى تضفي المزيد من الثقافة المرورية في أوساط المجتمع و التعاون ما بين الجهات الرسمية و جمعيات الوقاية من حوادث المرور.

الفصل الرابع

العوامل المتسببة في تفاقم ظاهرة حوادث المرور

❖ المبحث الأول: أسباب حوادث المرور على المستوى الوطني.

- **أولا:** العنصر البشري.
- **ثانيا:** عنصر المركبة.
- **ثالثا:** عنصر الطريق والمحيط.

❖ المبحث الثاني: أسباب حوادث المرور في المناطق الريفية.

- **أولا:** العنصر البشري.
- **ثانيا:** عنصر المركبة.
- **ثالثا:** عنصر الطريق والمحيط.

❖ المبحث الثالث: أسباب حوادث المرور في المناطق الحضرية.

- **أولا:** العنصر البشري.
- **ثانيا:** عنصر المركبة.
- **ثالثا:** عنصر الطريق والمحيط.
- **رابعا:** تكاليف حوادث المرور.

الفصل الرابع

العوامل المتسببة في تفاقم ظاهرة حوادث المرور

لقد أصبحت مشكلة الحوادث الناتجة عن الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم على اختلاف مستوياتها سواء كانت هذه الدول متقدمة أو نامية لما تسببه هذه الحوادث من أضرار اقتصادية واجتماعية، و اعتبرت مشكلات المرور نتيجة للتقدم الحضاري التسارع في مختلف جوانب الحياة الاقتصادية و البشرية و الاجتماعية.

و ظهرت المشكلة المرورية في العالم في نهايات القرن الثامن عشر بظهور وسائل النقل و الاتصالات الحديثة وتزايدت مع تزايد عدد السكان و النشاط الاقتصادي. أما في الجزائر التي تعمل جاهدة لاستغلال كافة طاقاتها و مواردها و توظيفها في مختلف مجالات التنمية و الأعمار و البناء, ظهرت المشكلة المرورية أيضا و شكلت استنزافا خطيرا لهذه الطاقات و الموارد و بدأ حجمها بالظهور بسبب الزيادة الكبيرة في أعداد المركبات و عدد السكان وزيادة الطرق ...الخ.
تشكل حوادث المرور في الجزائر أكبر التحديات التي تواجهها و التي تنبئ بوجود مشاكل كبيرة في هذا القطاع، خاصة إذا علمنا أن نسبة الحوادث كبيرة جدا مقارنة بدول أخرى تملك حظيرة كبرى من السيارات.

أصبحت حوادث المرور مظهرا من مظاهر الحياة اليومية و شكلت النسب و الإحصائيات المسجلة ارتفاعا خطيرا و ترجع هذه الظاهرة أسباب عديدة تشّكل شبكة منها ما يعود إلى العامل البشري أي السائق أو الراجل نفسه خاصة إذا كان في حالة سكر أو حالة عدم احترام القانون و منها ما يعود إلى حالة المركبة و منها ما يعود إلى حالة الطرق و فسادها وانعدام الإشارات الموجهة، ولذلك يتبين من قراءة الإحصائيات أن الأسباب الأساسية لوقوع حوادث المرور عديدة و أكثرها مردها إلى السلوك الإنساني المتمثل في عدم الحذر و خاصة عدم احترام قواعد حركة المرور, كما أن قدم و حجم الحظيرة الوطنية للمركبات و الوضعية المتدهورة للطرق ساهموا هم الآخرون في ارتفاع عدد حوادث المرور.

هكذا، خلال سنة 2006 مثلا فإن نسب العوامل الرئيسية المتسببة لحوادث المرور في الجزائر ترجع و تتمثل فيما يأتي :

- العامل البشري 89, 02 %.
- حالة المركبات 5,75 %.
- حالة الطرق و المحيط 5,25 % .

في الجزائر كباقي مناطق العالم، يعد الخطأ الإنساني هو السبب الرئيسي لوقوع حوادث المرور، حيث يعتبر الإنسان المسئول الأول عن وقوع الحوادث بنسبة كبيرة من ضحايا المرور.

<u>يمكن أن يكون المسبب:</u>

- شخص غير مؤمّن كالراجل.

- سائق أو راكب للمركبة.

يتعلق الأمر بثلاث فئات من مستعملي الطرق :

- المشاة.
- راكبي الدراجات و الدراجات النارية.
- سائق المركبة.

إذا كانت الأسباب المؤدية إلى انعدام الأمن عبر الطرق تتوزع عبر مجمل العناصر المكونة لهذه الظاهرة (الأخطاء البشرية، وضعية الحظيرة الوطنية و حالة الطرق)، فإن عدم اهتمام السلطات العمومية بهذا المجال في العشرية الأخيرة بسبب الوضع الأمني الذي عاشته البلاد, قد شجع مستعملي الطرق و القائمين على إنشائها على عدم الالتزام بإجراءات السلامة و الأمن عبر هذه الطرق في إنجازها و تسييرها و استعمالها، لكن في الوقت الحاضر أدت هذه المشكلة إلى تضافر كافة الجهود محاولة للسيطرة عليها و الحد منها والوقوف على الداء لوجود الدواء الشافي للالتحاق بركب الدول الأكثر تنظيما في مجال حركة المرور.

و قد حددت لهذا الغرض بعض الأهداف منها :

- تخفيض المخاطر الناتجة عن حوادث المرور.
- تأمين مستوى جيد من السهولة في حركة السير.
- الوصول إلى أقل مستوى للكلفة.

يبدأ تحقيق هذه الأهداف بالتعرف أولا على الأسباب الكامنة وراء حوادث المرور ومن ثم اتخاذ الإجراءات المناسبة للحد منها و بالتالي تحقيق الأهداف المرجوة .

- <u>الحالة الصحية</u>:

تعتبر الحالة الصحية، خارج التعب والإرهاق والسكر، جانب مهم في تحديد نوع السياقة، لأن إذا كان السائق يشكو من حالة صحية متدهورة تجعله يفقد التحكم في مركبته خاصة عند حدوث توعك أو صدمة مفاجئة، وكما هو معلوم أن خطر الإصابة بالمرض يزداد مع كبر السن.

- <u>الخبرة:</u>

السياقة قبل أن تكون متعة، فهي حرفة وفن، وهناك العديد من السائقين يكتسبون مهارات معتبرة تساعدهم على القيادة الجيّدة، وفي هذا الصدد، نجد نقص الخبرة عند السائقين الأقل من 20 سنة، كذلك لدى أصحاب الرخص التي لا تتعدى عامين، بالخصوص عند المتحصلين عليها بطرق غير قانونية (كشرائها دون إجراء الامتحان المطلوب).

- <u>تناول الأدوية</u> :

بعض السائقين يتناولون أدوية قد تساعدهم مثلا على عدم الشعور بالتعب أو الغثيان، كالحبوب (Sédatif)، أو تعاطيهم للمخدرات، ومن بينها المنومات (Les somnifères)، هذه الأخيرة تعود بالضرر تجاه أنفسهم وتجاه غيرهم، إذ يفقدون الوعي والتركيز، وبالتالي يرتكبون حادثا.

يعالج هذا الفصل العوامل المتسببة في تفاقم ظاهرة حوادث المرور لأن هناك عوامل متعددة تدخل في مسببات الحوادث، من بينها العوامل الرئيسية التي تتمثل في العامل البشري، حالة المركبات وحالة الطرق والمحيط.

ينقسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث:

يتناول المبحث الأول أسباب حوادث المرور على المستوى الوطني.

والمبحث الثاني أسباب حوادث المرور في المناطق الريفية.

والمبحث الثالث أسباب حوادث المرور في المناطق الحضرية.

المبحث الأول

أسباب حوادث المرور على المستوى الوطني

يهدف هذا المبحث إلى تحديد ومعرفة أسباب حوادث المرور على المستوى الوطني.

إن لكل ظاهرة سببا لوقوعها، و حوادث المرور في الجزائر لها أسباب مختلفة متدخلة و مترابطة فيما بينها تتسبب في حدوثها، و هذه الأسباب تتفق عليها جميع بلدان العالم.

لمعالجة مشكلة حوادث المرور لا بد من تحديدها و معرفة أسبابها لكي نتمكن من وصف علاجها و إزالة أسبابها تشترك العناصر التالية بوقوع حوادث المرور, وتسهم بشكل منفرد أو مشتركة مع بعضها بنسب متفاوتة: العنصر البشري,المركبة, الطريق و المحيط و هي على النحو التالي**:**

❖ **<u>أولا : العنصر البشري:</u>**

يدخل هذا العنصر من ضمن الأسباب المباشرة لحوادث المرور.

ينقسم هذا العامل إلى:

- سائق المركبة.
- المشاة.
- راكبي الدراجات بأنواعها.

يتمثل بأخطاء مستعملي الطريق (سائق و مشاة) و يعتبر الإنسان السبب الرئيسي لكثير من الحوادث نظرا للدور الذي يقوم به عند تعامله بشكل خاطئ مع الطريق و المركبة .

➢ **<u>السائق</u> :**

- **<u>سائق المركبة:</u>** يعتبرأكثر من جميع فئات مستعملي الطريق الآخرين سبب الحادث و الضحية. إن الأسباب الظاهرة للحوادث هي عامة: رفض الأولوية، تجاوز خطير، توقف خطير، الإفراط في السرعة، طريق غير صالح، نقص الإشارات، عدم احترام الخط المستمر... الخ.

- نجد في الحقيقة أنه كلما غابت عناصر القوة (مصالح الأمن) عن مراقبة و تسيير حركة المرور، كلما ارتفع عدد الضحايا على الطرق.

بناءا على هذا القول، يمكن تفسير الحالة التي وصلت إليها وضعية حوادث المرور في الجزائر، إذ نجد بعض السائقين لا يحترمون قواعد المرور، كعدم وضع حزام الأمن عدم تحديد السرعة إلا إذا وصلوا إلى مكان موجود فيه عناصر الأمن و بمجرد مغادرتهم ذلك المكان المحمي، يتحولون إلى أشخاص آخرين يغمرهم العنف، الأنانية و عدم الاحترام، يعتقدون أنهم يخدعون رجال الأمن، إنما يخدعون أنفسهم، فإن سلموا اليوم فسوف يصبحون ضحايا غدا، لذلك، لا بد أن تلمس برامج التوعية و التدريب التي تغرس في السائق أخلاقيات السياقة الجيّدة، كالصبر، المسؤولية و الثقة بالنفس.

هناك عوامل أخرى متعددة تدخل في مسببات الحوادث، و التي تخص حالة السائق بحد ذاته.
الأسباب الظاهرة ليست المتسبب الوحيد في وقوع حوادث المرور، لأن هناك بعض المظاهر المتدخلة.
و قد تتسبب بعض السلوكيات في وقوع الحوادث مثل: العنف، عدم احترام الغير، عدم الامتثال للقانون... الخ.

هناك علاقة بين السياقة و إشباع رغبات السائق مثل:

- بلوغ هدف السفر بأقصى سرعة.
- إظهار تحكم السائق في مركبته.

<u>**و هنالك عوامل أخرى متداخلة تؤثر في السّائق و هي:**</u>

- <u>**الحالة السيكولوجية للسائق:**</u> بعض البحوث السيكولوجية بيّنت وجود علاقة بين السيّاقة و رغبات قائد المركبة، حيث يقول"Hobbs et Tilman" أن " الرجل يسوق كما يعيش". لأن للعديد منهم، لا تمثل السيّارة وسيلة للنقل فقط، و إنما رمزاً للحرية و القوة. كذلك حسب الدراسات النفسية التي أقيمت على بعض السائقين الذين تعرضوا للحوادث، و جدوا لديهم اضطرابات في الطبائع النفسية، و الوظائف الذهنية كعدم استقرار الشعور، و العنف، و عدم التسامح...إلخ، كلها عوامل تؤثر في عدم سلامة السياقة و إجادتها.

بصفة عامة يلاحظ بشأن سائق المركبة التصرفات الخاطئة التالية :

- عدم التقيد بنظام السير على الطرق مثل تجاوز السرعة المقررة و التجاوز الخاطئ و عدم التقيد بأولويات المرور و الانعطاف الخاطئ والوقوف الخاطئ و المسير بعكس السير...الخ.
- عدم تطبيق و احترام قانون المرور: إن المشكلة لا تكمن في غياب القانون وإنما في غياب تطبيق القانون، فلماذا سن قوانين جديدة في حين القانون الموجود يداس عليه؟ إن غياب السلوك الإنساني في احترام قواعد المرور يعد من أهم أسباب حوادث المرور و أرقامها القياسية.
- المراقبة الغير كافية للطرق و العربات.
- قيام بعض السائقين بقيادة مركباتهم بظروف صحية و نفسية غير ملائمة كالسياقة تحت تأثير المسكرات و المخدرات و الإرهاق البدني.
- عدم مراعاة آداب المرور عند التعامل مع الركاب و المشاة نتيجة لنقص في التدريب.

- عدم كفاءة نسبة كبيرة من السائقين و تدني أهليتهم و ثقافتهم المرورية نتيجة لنقص في التدريب.
- العمل لساعات طويلة في اليوم مما يسبب التعب و الإرهاق و يؤدي بالتالي إلى عدم التركيز الذهني أثناء القيادة.

الجدول رقم 111 يبين الأسباب المتعلقة بالعامل البشري و أخطاء السائقين المشتركين في حوادث المرور.

إن وراء أسباب حوادث المرور عدة عوامل من بينها العامل البشري كما يظهر ذلك في هذا الجدول:

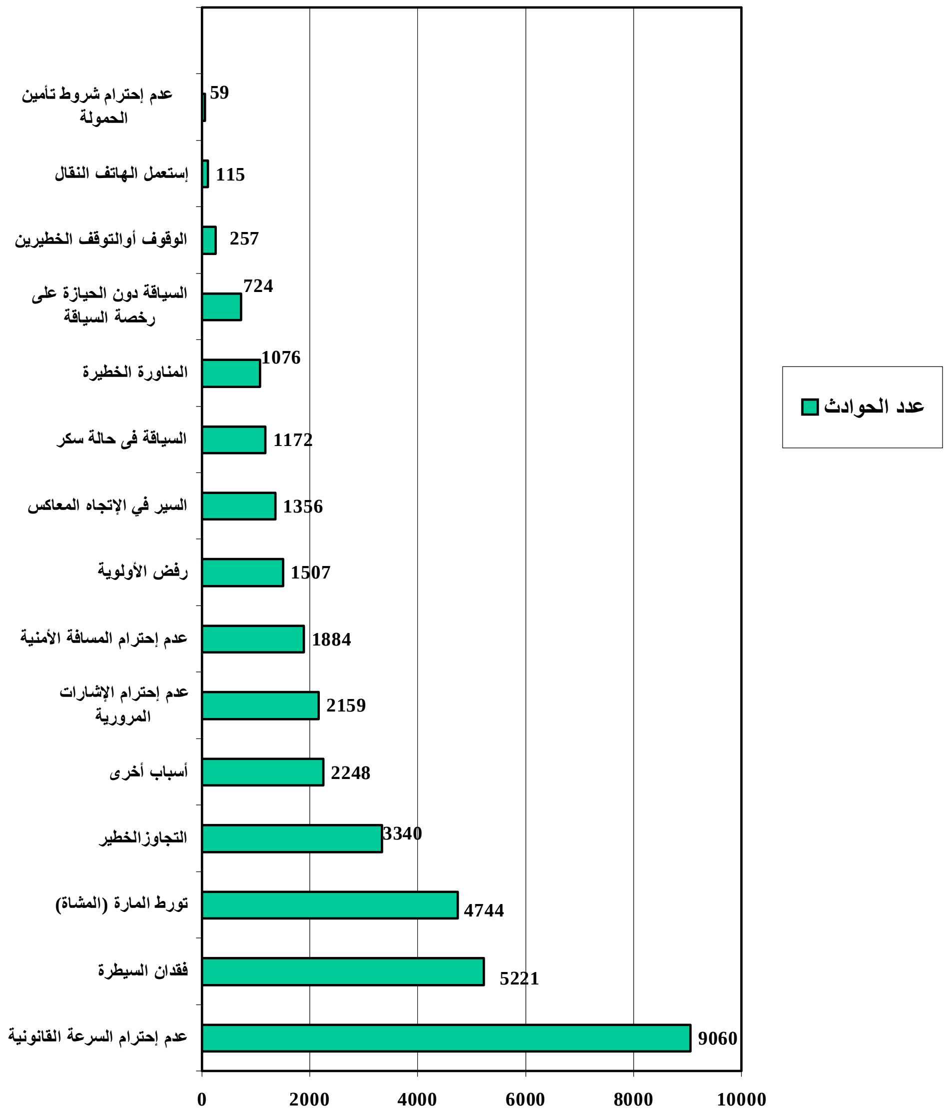
جدول رقم (111)
الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
عدم احترام السرعة القانونية	**9060**	**23,09**
فقدان السيطرة	**5221**	**13,31**
تورط المارة (المشاة)	**4744**	**12,09**
التجاوز الخطير	**3340**	**08,51**
عدم احترام الإشارات المرورية	**2159**	**05,50**
عدم احترام المسافة الأمنية	**1884**	**04,80**
رفض الأولوية	**1507**	**03,84**
السير في الاتجاه المعاكس	**1356**	**03,46**
السياقة في حالة سكر	**1172**	**02,99**
المناورة الخطيرة	**1076**	**02,74**
السياقة دون الحيازة على رخصة السياقة	**724**	**01,85**
التوقف الخطير	**257**	**00,66**
استعمال الهاتف النقال	**115**	**00,29**
عدم احترام شروط تامين الحمولة	**59**	**00,15**
أسباب أخرى	**2248**	**05,73**
المجموع	**34922**	**89,01**

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

منحنى رقم (08)

الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2005)



المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

إن أكثر الأخطاء المرتكبة من قبل السائقين و التي كانت سببا في وقوع حوادث المرور هي:

إن عدم احترام السرعة القانونية هو السبب الأول، حيث شكل معدله 9060 من مجموع أخطاء السائقين بنسبة 23,09 % يليها في الرتبة الثانية عنصر فقدان السيطرة على المركبة حيث شكل معدله 5221 حادث بنسبة 13,31 % و السبب عائد لعدم احترام بعض السائقين لأبسط قواعد المرور على الطرق ثم يأتي في المرتبة الثالثة أخطاء الراجلين بتسببهم في وقوع 4744 حادث من مجموع الحوادث بنسبة 12,09 %.

و من أسباب الدوامة الجهنمية المتزايدة يعتبر العامل البشري المصدر الرئيسي لوقوع حوادث المرور و ضحايا الطرق التي تشهدها الجزائر .
و قد أثبتت المعطيات الإحصائية أن المشكل الأساسي يتعلق خاصة بسلوك الإنسان و مسؤوليته، كانعدام الحذر، اللامبالاة، الأخطاء الشخصية في السياقة، أخطاء الراجلين، انعدام السلوك الحضاري , ضعف التكوين, السرعة المفرطة, السياقة في حالة سكر , فكل هذه التصرفات تعد من العوامل الأساسية لحوادث المرور، و بالفعل, فإن المتابعة و الدراسات المختلفة تؤكد هذا الواقع المؤلم و المقلق, ذلك السلوك البشري يبقى المتسبب المباشر في هذه الحوادث و يمثل بمفرده نسبة تفوق 80% من أسباب الحوادث .

- **<u>السلوكيات:</u>**
- **<u>هناك صور مختلفة عن سلكيات السائق:</u>**

- **<u>السائق الأناني :</u>**

البعض من الناس لا يهتمون إلاّ بأنفسهم، هذا مثل جيّد للأنانية و حب النفس. الطفل إذا ما نما طبيعيا، يكون شخصا اجتماعيا يهتم بالآخرين، و سلوكه سيكون اجتماعيا، و إذا انقطع تطوره الطبيعي، يصبح سائقا فاشلا. الشخص الذي تغلب عليه نزعة الطفولة، يكون سائقا يائسا لنفس الأسباب، لأنه فشل في أن يتخلص من أنانية الطفولة التي غلبت عليه خلال تربيته.
إذا لم يهتم السائق بغيره، مخاطر غير صبور، أناني في جميع تصرفاته، فيجب أن تنظر إليه على أنه غير عادي.
و الأناني شخص غير لائق في مجال المرور، لم يتعلم كيف يشارك الطريق مع غيره من مستعمليه.

- **<u>السائق المتهور :</u>**

بعض الأفراد، تخدعهم أجسامهم، فهم يانعون و لكن تغلب على سلوكهم أنانية الطفولة يضخمون الأمور التافهة و يتصورون أي كلمة أو نظرة على أنها إساءة لشخصيتهم و من ثم هم بذلك لا يكبرون.

<u>و من أمثلة تصرفات السائق المتهور :</u>

- يعطي لتوافه الأمور أهمية كبرى، و يكون ذا عصبية زائدة في المواقف العادية.
- يفقد رشده بسرعة و من ثم حسن الحكم عن الأمور.
- يعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة.
- يظهر نفاذ صبره عندما يزدحم المرور باستعمال آلة التنبيه بصفة مستمرة.

- يستعمل النور المبهر في مواجهة المركبات الأخرى.
- يلجأ إلى الأماكن المزدحمة و يحاول إخراج السائقين من الممرات التي يسيرون فيها.
- دائم الشكوى و يسبب الأخطاء للآخرين.

هذه كلها ملامح الاندفاعية و عدم الحذر، و كلها سمات سيكوباتية أو هستيرية أو اصفرارية و يجمع العلماء إجماعا ملحوظا على نسبتها إلى مخالفي المرور السائقين المستهدفين للحوادث.

- **<u>السائق المجدب للأنظار:</u>**

يمثل سائقا اجتمعت فيه كل صفات السائقين المغامرين، فإذا كان صغير السن أو بالغا، فإنه سيبذل جهده لإعطاء كل السائقين الذين من سنه المثل السيئ للسائق، و قد يكون فاته طور الشباب، و لكنه يظل طفلا في تصرفاته أيا كان سنه.

- **<u>السائق الصالح :</u>**

من وجهة النظر النفسية، ليس هو السائق المتميّز بمهارته فقط، بل هو من يتمتع بالاتزان وضبط النفس و اتجاهات اجتماعية حميدة. هذه الملامح المتميّزة تشير إلى النضج العقلي و العاطفي و سلامة حكم الأمور و هي صفات يمكن أن توجز فيما يلي:

- **<u>الإحساس بالمسؤولية</u> :** تخص التصرفات المهذبة و الاتزان العقلي و هي الشعور بالمسؤولية و احترام الغير و رعاية الآخرين وفي هذه الحالة، تكون تصرفات السائق في الطريق سليمة.
- **<u>تركيز الانتباه</u> :** هي من الصفات المميّزة للسائق المكتمل، فهو يركز اهتمامه في القيادة و في حركة المرور التي أمام عينيه، كذا، يلاحظ في حرص السائقين و تصرفاتهم و اتجاهاتهم لينفذ عمليات القيادة المناسبة و الآمنة. من المؤكد أن الذي لا يستطيع أن يركز أانتباهه لا يصلح أن يقود سيارة، لأنه معرض نفسه و الآخرين لأخطار.
- **<u>اليقظة</u> :** السائق الصالح يكون يقظا أثناء القيادة، كما أنه يكون دائما منتبها و حذرا لما يدور حوله في الطريق، و يحاول دائما أن يحصل على قسط وفير من الراحة قبل بدء رحلة طويلة.
و إذا ما وجد نفسه يميل إلى الارتخاء أو النوم، يتوقف بسيارته لاستنشاق الهواء.

فالفوضى و الإهمال و لا مبالاة السائقين خاصة سائقي النقل الجماعي و سيارات الأجرة و الشاحنات بالإفراط في السرعة و القيادة و عدم احترام قانون المرور هم من بين الأسباب التي تنجم عنها حوادث المرور، إذ نلاحظ يوميا عبر الشوارع في المدن و عبر الطرقات الولائية و الوطنية سلوكيات جديدة يقوم بها السائقون ولا سيما أولئك الذين يقومون بنقل المسافرين في مركبات تكاد تكون توابيت متنقلة نظرا إلى السرعة الفائقة التي تسير بها , إضافة إلى شرب السائق القهوة و تدخينه السجائر أثناء قيادة مركبته منتهكا أبسط قواعد الأخلاق والتربية و قوانين السياقة, حيث كان في زمن غير بعيد لا يجوز إطلاقا التحدث مع السائق لأن في ذلك خطرا على المسافرين وعلى من يأتي في الاتجاه المعاكس و من الاضطراري اتخاذ التدابير الصارمة لهذه التصرفات و تهذيبها وحتى تصبح سلوكيات حضارية متطابقة مع القوانين السارية في جميع أنحاء الوطن و العالم كذلك .

- **<u>السرعة الفائقة</u> :**

إن أسباب حوادث المرور كثيرة وعلى رأسها الإفراط في السرعة لسائقي السيارات و خاصة نقل المسافرين.هناك أمران يتسببان في الإفراط في لسرعة : التأكد من السائق أنه لا أحد يمنعه أو يعاقبه لتصرفه الغير قانوني.

- **<u>السرعة</u>:** يجهل الكثير من السائقين أن تحديد السرعة هو إجراء يضمن الأمن في الطريق، فكلما أنخفض معدلها، كلما انخفضت نسبة الحوادث، لأننا عندما نسير بتمهل و ببطء نستطيع أن نبصر و ندرك جيّدا كل الإشارات العمودية و الأفقية، كما نتوقع جميع العراقيل المحتملة، كالحيوانات، الشاحنات، الدراجات...الخ.

إن السرعة الفائقة مغامرة مجهولة العواقب، و الأخطر من هذا، فإن أي " توقف فوري عن سرعة 25 كلم/سا يم
و رغم كل هذه الخطورة، نجد السائقين يقومون بمناورات كبيرة كالتجاوز الخطير، الإفراط في السرعة ربحا للوقت، جاهلين العواقب من جراء ذلك التصرف غير القانوني خاصة، " إذ أنعدم حزام الأمن الذي يلعب دورا بالغا في حماية الركاب من الإصابات الخطيرة و تشوهات الوجه و الارتماء خارج المركبة من جهة و مساعدة السائق على التحكم في المركبة بكيفية أفضل من جهة أخرى"( ).

- **<u>التعب و الإرهاق</u>:** قد يصاب الفرد بتعب و إرهاق شديد بعد بذلة لجهد عضلي كقطع مسافات طويلة عبر ولايات الوطن، أو فكري طوال اليوم وفي الأخير يجد نفسه أمام أمر حتمي و هو القيادة، و يزداد هذا التعب مع كثافة السير و مدة القيادة، فكل هذا لا يساعده أحيانا على السياقة السليمة.

- **<u>السياقة في حالة سكر</u> :**

تشكل ظاهرة السياقة في حالة السكر أحد الأسباب الرئيسية لحوادث المرور و التي تذهب ضحيتها أطراف أخرى تستعمل الطريق.

ما يمكن قوله أن ارتكاب الكثير من جرائم المرور يرجع إلى السرعة و تناول الكحول، لأن تناول كمية قليلة من الكحول يمكنها أن تدفع إلى تغيرات في التصرفات التي تخلق بدورها خطورة للسائق في سيارته، و من أهم مخالفات السياقة في حالة السكر:

- أخطاء في لإدراك.
- أخطاء في القرار.
- إهمال مراقبة المحرك.

مجمل هذه الاعتبارات تشهد بتعقد تصرفات الشخص.

- **<u>السياقة في حالة سكر</u>:** إن الكحول كانت سببا في الكثير من الحوادث، لأنها تؤدي إلى تغيير سلوك السائق من ناحية ارتكاب أخطاء في الإدراك و القرار، و كذا إهمال مراقبة المحرك.

<u>إن السكر يختلف حسب ثلاثة عوامل هي</u>:

- نوعية الكحول المتناولة.
- طبيعة السائق.

- و الوقت الذي تم فيه تناولها، و عليه، فكلما زادت الجرعة، زاد معها الخطر كما يمثله هذا الجدول.

جدول رقم (112)
السياقة في حالة السكر

نسبة الكحول	الأعراض الملاحظة	الخطورة مضاعفة في
0.50غ/ل	لاشيء	1
0.80غ/ل	شعور بالغبطة	10
1.20غ/ل	اضطراب رد الفعل	35
2.00غ/ل	مشي مائل، رؤية غير واضحة	80
فوق 2.00غ/ل	سكر	أكثر من 100

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

- **رخصة السياقة :**

الطريقة التي يتم بها الحصول على رخصة السياقة:

إن المفهوم البسيط لحصول الإنسان على رخصة السياقة يعني أنه قد أكتسب من المهارات ما يؤهله لسياقة السيارة وفق قواعد السياقة وقانون المرور, إلا أن الواقع يؤكد أن في بعض الأحيان هذه الرخصة تباع و تشترى كسلعة من السلع أمام انعدام الضمير و غياب الرقابة الصارمة .
كما أن رخص السياقة تسلم دون مراعاة حالات طالبيها سواء النفسية أو الجسدية، إذ قد يكون طالب الرخصة غير قادر جسديا على سياقة مركبة أو مصاب بالنرفزة فيفقد التحكم و ينفعل, و ينشأ عنده ما يعرف بالرعونة وعدم الحيطة اللتين تؤديان به بالضرورة إلى ارتكاب الحادث.

- **المخالفات الخطيرة :**

هناك خرق لقانون المرور من قبل سائقي السيارات و الدراجات النارية والمتمثلة في عدم احترام الإشارات داخل المدن و خارجها أمام أعين الجميع , كخرق إشارات منع المرور, السرعة الفائقة التي تتجاوز الحد الأقصى المسموح به، التلاعب بالسيارات أثناء قيادتها و المراوغات التي يقوم بها بعض السائقين المتهورين أحيانا قصد تجاوز السيارات الأخرى، و توسعت الحالة إلى أن صارما هو ممنوع جائزا ومطبقا بينما أصبح محترم القانون هو المخالف.

- ***المشاة:***

- **المشاة:** (أو الراجلين)، و هي فئة من مستعملي الطريق الأكثر عرضة للخطر باعتبارهم غير مأمونين، أو ضحية حادث و ذلك أمام أنانية و عدم وعي السائقين أو سببا فيه لعدم الحذر و اللامبالاة " كمخالفة إشارات المرور، الصعود أو الهبوط من السيارة بطريقة خاطئة، أو دون

مراقبة الطريق، العبور بطريقة خاطئة من الأماكن غير مخصصة للمشاة، السير و الوقوف في الطريق "(1).

يلاحظ من شأن المشاة التصرفات الخاطئة التالية:

- عدم التقيد بالأماكن المخصصة لعبور المشاة أو عدم استعمالها.
- عدم تقديرهم لمخاطر مخالفة قواعد المرور كمخالفة الإشارة الضوئية.
- المسير على الطريق بالرغم من وجود الأرصفة.
- لعب الأطفال على الطرق.
- غياب التوجيه الأسري وعدم تربية الطفل للتقيد بقواعد المرور.

- عدم الاستجابة لحملات التوعية المرورية بالقدر الكافي.
- **راكبي الدراجات بأنواعها:** هذا النوع هو أيضا معرض للخطر بصفة دائمة، لأنه " لا يحظى بالعناية الكافية و اللازمة في مجال التجهيزات الأمنية و هذا لعدم وجود طرق خاصة به تحميه بشكل جيّد من الإصطدامات" (2).

بشكل عام يلاحظ أن جميع الأخطاء الموجودة في الجدول رقم 111 وفي الغالب تمثل سوء في سلوكيات بعض السائقين غير المبالين بأرواح و ممتلكات الآخرين بل بأرواحهم و ممتلكاتهم هم أيضا.

❖ **ثانيا: عنصر المركبة :**

يدخل هذا العنصر من ضمن الأسباب غير المباشرة لحوادث المرور.

ما من شك أن السيارة قد استطاعت في عصرنا أن تفرض نفسها كوسيلة من الوسائل الضرورية في حياة الأفراد، لكن، سرعان ما تحولت إلى أداة دمار و يرجع ذلك لسوء استعمالها.

ليس السائق وحده مسئول عن حوادث المرور، لوجود عامل آخر يلعب دوره، والمتمثل في المركبة خاصة. إذا كانت قديمة، و بقيت تستعمل لأسباب خاصة، نجد في هذا الشأن أن، "عدد السيارات المسجلة في الجزائر حسب السن يتعدى عمرها 15 سنة، إذ بلغت حوالي 134958 مركبة، أي ما يعادل 43,04% من المجموع الكلي لسنة 1999" (3).

هذا ما يساعد بنسبة كبيرة في وقوع الحوادث، نظرا لأن المركبة أكثر عرضة للإختلالات الميكانيكية، هذا باعتبار أن الأسواق تعاني من نقص قطع الغيار، بالنظر للطلب المتزايد بالإضافة إلى قلة المراقبة التقنية للسيارات.

تعتبر صلاحية المركبة من العناصر الرئيسية و المهمة لضمان السلامة المرورية والسائق هو المسئول الأول والأخير عن هذه الصلاحية و ذلك بإجراء الفحوصات الدورية وتفقد التجهيزات الفنية

---

1)- بوايك أ، تهيئة شروط تأمين السير داخل المناطق العمرانية، وزارة الأشغال العمومية، الجزائر، 2000 ،ص05 .

2)-ليهام إدريس، تهيئة الظروف الأمنية بالمناطق الحضرية، وزارة الأشغال العمومية، الجزائر، 2000، ص 06.

3)-حسب الديوان الوطني للإحصائيات، الجزائر، 2000 .

مثل الإضاءة و الفرامل و المقود وكذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزنا و حجما .

الجدول رقم 113 يبين الأسباب المتعلقة بعامل المركبة المشترك في حوادث المرور.

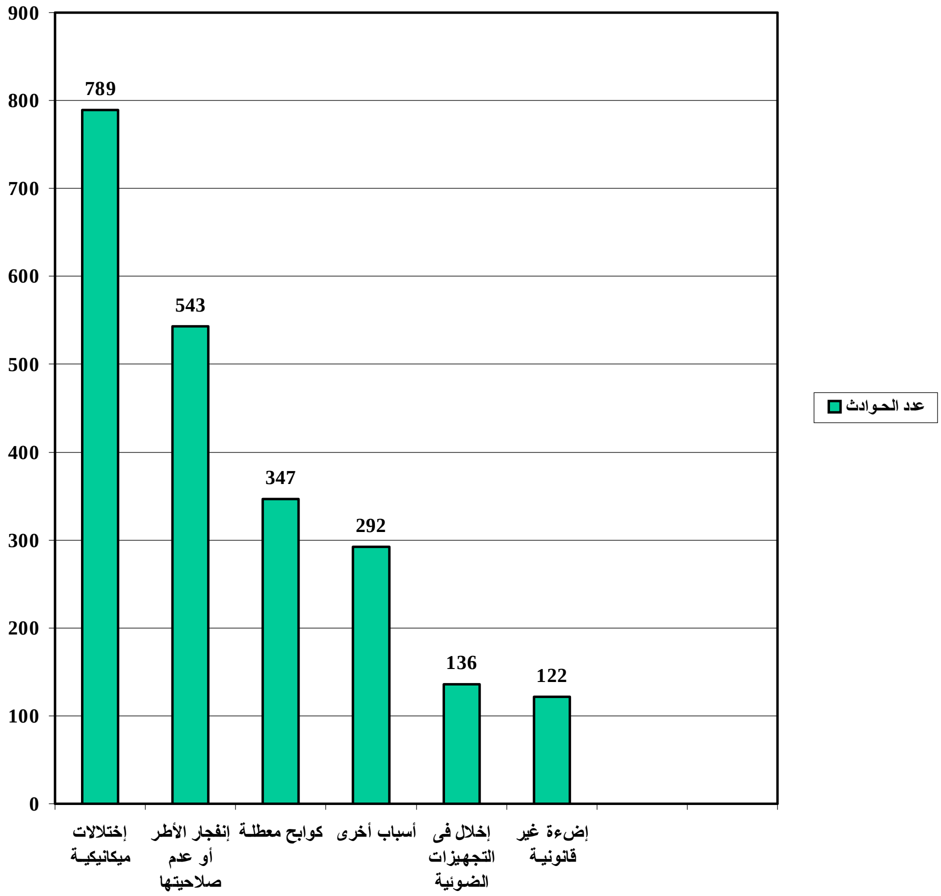
الجدول رقم (113)
الأسباب المتعلقة بالمركبة (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
اختلالات ميكانيكية	**789**	**02,01**
انفجار العجلات أو عدم صلاحيتها	**543**	**01,38**
كوابح معطلة	**347**	**00,88**
إخلال في الأجهزة الضوئية	**136**	**00,35**
إضاءة غير قانونية	**122**	**00,31**
أسباب أخرى	**292**	**00,74**
المجموع	**2229**	**05,68**

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

منحنى رقم (09)

الأسباب المتعلقة بالمركبة (2005)



المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

يلاحظ من خلال الجدول رقم113 و المنحنى رقم09 ما يلي:

تورطت المركبة في وقوع 2229 حادث من مجموع الحوادث بنسبة 05,68 % و يرجع ذلك للأسباب الموضحة أعلاه.

تسببت الإختلالات الميكانيكية في وقوع 789 حادث من مجموع الحوادث بنسبة 2,01 0% متبوعة بعامل انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها والذي تورط في وقوع 543 حادث بنسبة 01,38 % ثم الكوابح المعطلة بمعدل 347 حادث بنسبة 00,88 % و من ثم التأكيد على ضرورة المراقبة اليومية

للمركبة من قبل السائق (مراقبة المحرك, نسبة الزيت, الماء...) و كذلك أهمية المراقبة التقنية الدورية للمركبات باستعمال أجهزة و أدوات متطورة تحت إشراف يد عاملة مؤهلة.

وللتذكير، فقد جعلت المراقبة التقنية إجبارية من خلال القانون 04/16 المعدل و المتمم للقانون 01/14 كما أصبحت تتعلق بجميع أصناف المركبات بعدما كانت مقتصر ة على المركبات المستعملة في النشاطات المنظمة (سيارات نقل الجماعي , سيارات نقل البضائع, سيارات الأجرة, سيارات تعليم السياقة...).

وأصبح لا بد لكل مركبة أن تتوفر على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية حسب المادة 9 مكرر من قانون 04/16.

إن تراكم المشاكل و الأحداث المؤلمة و إزهاق آلاف الأرواح و الجرحى من المواطنين الأبرياء هي نتيجة سوء تنظيم حركة المرور وعدم وجود ثقافة حضارية سلوكية تربوية تتماشى و تطور العصر و العلم و التكنولوجيا التي أصبحت تغزو المجتمعات بآلاتها و معداتها وأجهزتها المختلفة و منها السيارات والشاحنات الالكترونية التي تغزو الأسواق و التي لم تتحكم فيها العقول في القيادة و الصيانة و الوقاية.

- **الهياكل :**

توجد بعض السيارات اليوم في السوق ذات سرعة كبيرة وهي تتسبب في حوادث في الطرق لأنها لا تناسب هذه الطرق.

- **حظيرة السيارات :**

إن من العوامل المتسببة في وقوع الحوادث، عدم مراقبة الحظيرة الوطنية للسيارات، إذ توجد سيارات غير صالحة للاستعمال، و تعد حظيرة السيارات سببا من أسباب ارتفاع نسبة الخطر في الطرق. إن حالة السيارات و صيانتها و قدم الحظيرة المستعملة لأكثر من سنين و التي لا تتوفر على قطع الغيار والصيانة و المراقبة أدى إلى كثرة الحوادث و إزهاق الأرواح و الجرحى الذين أصبحوا عالة على الدولة و المجتمع.

- **نقل البضائع :**

إن للبلدان المتقدمة شبكة للسكة الحديدية يتم عن طريقها نقل البضائع, أما في الجزائر فإن البضائع تنقل عن طريق الشاحنات، وهذا ما يعتبر سببا من أسباب وقوع حوادث المرور اليوم.

❖ **ثالثا: عنصر الطريق و المحيط:**

- **عنصر الطريق:**

يمثل الطريق العامل الثالث بعد السائق والسيارة في الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور، لأنها غير معبدة بشكل لائق في بعض الأحيان، لوجود أشغال عمومية، كحفر القنوات المائية، و وضع الأسلاك الكهربائية. كذلك أحياناً الطرق السريعة تنقصها الصيانة الدورية، كذا الحواجز الوسيطية التي تفصل بين الاتجاهين لمنع أي اصطدام، أيضا، انعدام إشارات المرور المعدلة للسير، وإن وجدت فهي ليست في المكان المناسب.

و هذه أخطاء أخرى نلاحظها:

- غياب التخطيط عند إنشاء الطرق , فنجد الأخطاء الهندسية المتمثلة بوجود المنعطفات الحادة و ضيق الطريق وميلان سطح الأرض و عدم الاهتمام بالبنية التحتية مثل إيجاد أماكن لتصريف المياه و تجميعها على الطريق في فصل الشتاء, مما يسبب وقوع أعطال مفاجئة للسيارات يعرضها للصدم من قبل المركبات التي تسير خلفها .
- عدم تأمين الطرق بالعدد الكافي و الحواجز على المنعطفات الخطرة.
- عدم كفاية الأرصفة الخاصة بالمشاة .
- إهمال أماكن عبور المشاة على سطح الطريق أو عند التقاطعات .
- وجود الحفر و المطبات على الطريق و الإبطاء في معالجتها.
- عدم توفر الساحات و الحدائق العامة و الملاعب بشكل كاف مما يضطر الأطفال للعب في الشوارع.

إن أغلبية الطرق لا تتوفر على المقاييس اللازمة لحركة المرور و أصبحت الطرق غير صالحة و لا تسار النمط العالمي في غياب تطوير التصاميم و المواصفات .
إن الوضعية المهترئة للطرق و ضعف أو غياب صيانتها و ترميمها أحد أهم أسباب حوادث المرور و ما ينتج عنها من مآس، فصاحب السيارة لا يتجنب حفرة إلا وقع في أخرى ,و يعلم الجميع تأثير ذلك على سلامة السيارة و سلامة الركاب .
و لو أن هناك تحسنا ملحوظا في وضعيتها ,و إسراع من طرف الدولة في إنجاز المشاريع الكبرى خاصة الطريق السريع شرق غرب و خطو ط السكة الحديدية في الهضاب و الجنوب, و ذلك لتخفيف حركة النقل عبر الطرق.

فحالة الطرق التي لا تبعث على الارتياح، أجبرت الدولة على تحسينها و انجازها بما يكفل أمن المواطن و سلامته، كما أن القائمين على إنجاز الطرق أصبحوا مقيدين بالإجراءات اللازمة وفق المعايير الحقيقية، و بالمراقبة الصارمة و الحازمة لإنجاز هذه الطرق.

إن عدم كفاية شبكة الطرق لاستيعاب حظيرة السيارات و وجود طرق غير صالحة للسير دفع بالدولة إلى تنشيط السكك الحديدية و عصرنتها من أجل نقل المسافرين و البضائع و التخفيف على الطرق. إن الطريقين الخطيرين رقم 04 و05 دفعا بالدولة إلى الإسراع في انجاز الطريق السيار شرق _ غرب.

- **<u>فيما يخص الممهلات</u> :**

إن اغلب الممهلات لا تحمل من هذا المعنى إلا أسمه، فالكثير منها أنجز دون مراعاة لأدنى الشروط الفنية, مع غياب ما يدل عليها و ما يميزها خاصة أثناء السياقة الليلية مما يتسبب في وقوع كوارث.
ومن بين السلبيات، وجود ممهلات بدون مقاييس و معايير تقنية، حيث أن بعضها أقامه مواطنون بطريقة فوضوية، إضافة إلى نزع و تشويه لوحات المرور علاوة على عدم وجودها في أماكنها أحيانا أو عدم إبرازها بوضوح إن وجدت.
تلعب المعايير الموحدة وطنيا لوضع هذه الممهلات دورا هاما في التخفيف من حوادث المرور خاصة إذا علمنا أن لكل بلدية من بلديات الوطن تصورا معينا عن نوعية هذه الممهلات و عددها في هذا المكان أو ذاك.

هناك مسألة أخرى تتعلق بوضع الإشارات و الممهلات العالية بناء على الطلب.

فالملاحظ في الشوارع الكبرى أو الأزقة و حتى في الطرق السريعة هو وجود هذه الحالات :

- o نقص بعض إشارات المرور أو انعدامها.
- o يمنع المواطن أو السائق في بعض الأحيان من التوقف و لا يجد موقفا بالمقابل يوقف فيه سيارته، و يمكن أن يساهم هذا في التجاوزات.

- **<u>فيما يخص ممرات السيارات:</u>**

إن ممرات السيارات غير محترمة و تكثر فيها الحفر و كذا ممرات الدراجات التي لا توجد أصلا في الجزائر, نحن نسير في الطرق السريعة الموجودة ولا توجد فيها إشارة إلى مكان مخصص لدراجة نارية أو الدارجين أصلا.

- **<u>فيما يخص إشارات المرور :</u>**

هناك نقص في وجود إشارات المرور عبر الطرق التي تنبه مستعملي الطريق إلى وجود مخاطر، إضافة إلى ذلك توجد بعض إشارات المرور بنوعيها الأفقي و العمودي على حافة الطريق و هي لا تؤدي الدور الرئيسي الذي وضعت من أجله، و هناك إشارات أخرى أصيبت بالتلف .
أما بالنسبة إلى حالة الطرق خاصة منها السريعة، فإن مصالح الأمن تعمل على تجهيزها برادارات حديثة قصد مراقبة حركة السيارات و سرعتها و المخالفات المحتمل ارتكابها.

- **<u>عنصر المحيط:</u>**

- **<u>العوامل البيئية المحيطة:</u>** هي مجموعة العوامل الطبيعية و هي حالة الطقس التي لها تأثيرها الخاص و المتمثلة بتكوين الصقيع والمطر و الضباب الذين يجعلون الرؤية ضعيفة خاصة ليلا و الرياح الشديدة التي تتحكم في إتجاه السيارة مما يصعب على السائق أحيانا القيادة الجّيدة و حدوث الانهيارات و السيول في فصل الشتاء و حدوث العواصف الرملية و ارتفاع درجة الحرارة و تأثيره على نشاط الإنسان و درجة انتباهه في أشهر الصيف.
  وما يزيد الأمر تعقيدا قيام السائق بحركة مرورية غير عادية في هذا الوضع، (طريق زلجة، ضباب، أمطار غزيرة) كالتجاوز الخطير في منعرج، أو حتى في منحدر.

- **<u>العوامل الأخرى</u> :** تتمثل بكثافة السير على الطرق الناتجة عن الزيادة السنوية في عدد المركبات وعن موقع الجزائر كمركز عبور للنقل و عودة المغتربين لقضاء إجازتهم لدى الأهل و عند حدوث أية أمور طارئة أخرى.

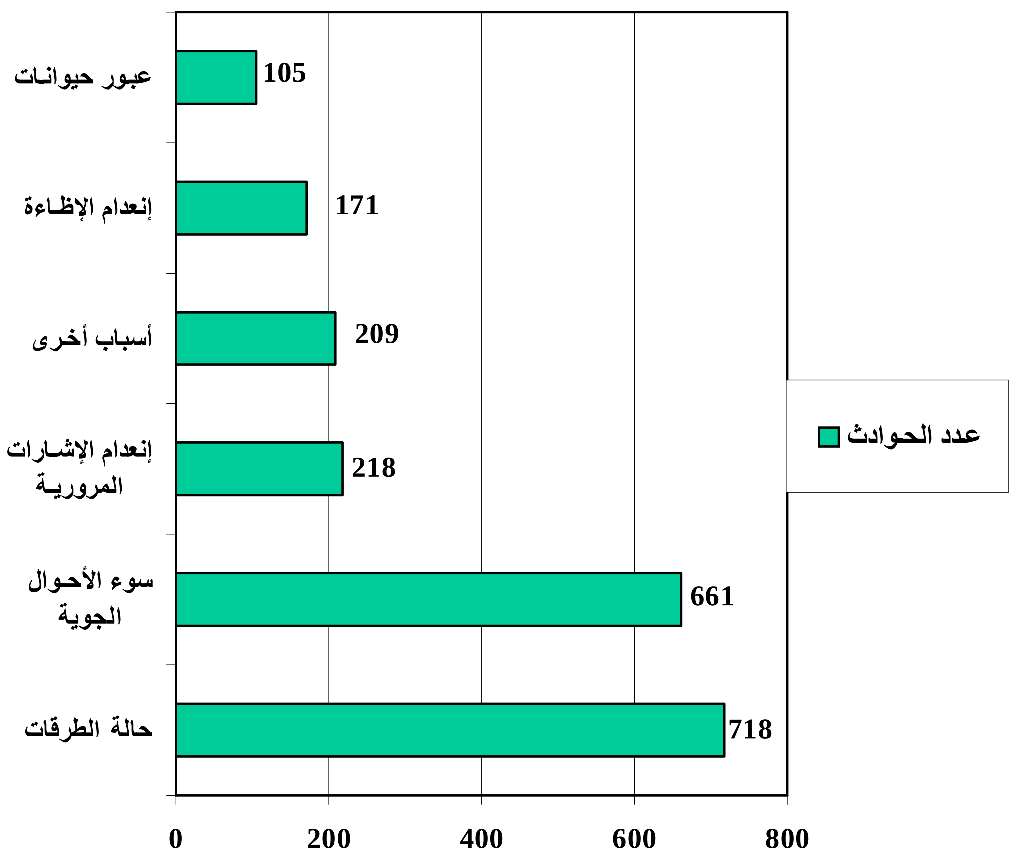
الجدول رقم (114)
الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2005)

النسبة%	عدد الحوادث	الأسباب
01,83	718	حالة الطرق
01,68	661	سوء الأحوال الجوية
00,56	218	انعدام الإشارات المرورية
00,44	171	انعدام الإضاءة
00,27	105	عبور الحيوانات
00,53	209	أسباب أخرى
05,31	2082	المجموع

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

منحنى رقم (10)

الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط (2005)



المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

يلاحظ من خلال الجدول رقم114 و المنحنى رقم 10ما يلي:

أن حالة الطرق تحتل الصدارة في وقوع الحوادث التي تتسبب فيها الطريق بصفة عامة و ذلك بتسجيلها 718 حادثا بنسبة 01,83% يليها في المرتبة الثانية عامل رداءة الأحوال الجوية الذي تورط في وقوع 661 حادثا بنسبة 01,68% ثم انعدام الإشارات المرورية بمعدل 218 حادثا بنسبة 00,56%.

إن الاهتمام بحالة الطرق وصيانتها من انشغالات الدولة، ففي هذا السياق تقدر أشغال صيانة الطرق حوالي 25000 كلم من طول شبكة الطرق ولا زال العمل متواصلا ليغطي تدريجيا و على مراحل باقي الشبكة و ذلك قصد توفير شروط السلامة المرورية للإنسان حتى إذا ما وجد ظروف محيطة ملائمة تسهل له السير و تبعد عنه عوامل القلق و النرفزة و يتأقلم معها و يحسن من تصرفاته.

❖ **<u>أسباب حوادث السكك الحديدية:</u>**

من بين الأسباب المطروحة لحوادث المرور هناك أسباب متعلقة بالسكك الحديدية كما يبّينه الجدول رقم115.

جدول رقم (115)
أسباب حوادث القطارات (2004)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
اصطدام مركبة بقطار	**45**	**37,82**
اصطدام قطار بقطار	**06**	**05,04**
انحرافات	**32**	**26,89**
لامبالاة المارة	**36**	**03,025**
المجموع	**119**	

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

جدول رقم (116)
أسباب حوادث القطارات (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
اصطدام مركبة بقطار	**36**	**33,96**
اصطدام قطار بقطار	**03**	**02,83**
انحرافات	**38**	**35,85**
لامبالاة المارة	**29**	**27,36**
المجموع	**106**	

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

تتوزع حوادث السكك الحديدية لسنة 2005 كالتالي:

- عدد الحوادث : 106 حادثا.
- عدد القتلى: 32 قتيلا.
- عدد الجرحى: 76 جريحا.

<u>مقارنة بسنة 2004 يلاحظ ما يلي</u>:

- انخفاض في عدد الحوادث بـــ 13 حادثا.
- انخفاض في عدد الوفيات بـــ: 7 0 قتلا.
- أما عدد الجرحى فيبقى نفس العدد بـــ: 76 جريحا.

يلاحظ من هذا الجدول ما يلي:

إن أكثر أسباب الحوادث المتعلقة بالسكك الحديدية كان مصدرها اصطدام مركبة بقطار، حيث شكل معدله سنة 2005، 36 حادثا بنسبة 33,96% من مجموع الأسباب المتعلقة بالقطارات ثم يأتي بعده اصطدام قطار بقطار بمعدل 03 حادثا بنسبة 02,83 % ثم الانحرافات بمعدل 38 حادثا بنسبة 35,85% .

من خلال دراسة أسباب وقوع حوادث المرور على المستوى الوطني، نستنتج أن هناك ثلاثة عوامل رئيسية تدخل بصفة مباشرة في وقوع هذه الحوادث و هي كما يبّينه الجدول رقم 117و رقم118 **:**

جدول رقم (117)
الأسباب الرئيسية لحوادث المرور (2004)

الأسباب	العنصر البشري	المركبة	الطريق والمحيط
عدد الحوادث	**39151**	**2410**	**2216**
النسبة%	**89,43**	**5,51**	**5,06**

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

من خلال الإحصائيات نستنتج أن الإنسان تورط في وقوع 34922 حادث مروري على المستوى الوطني خلال سنة 2005 من مجموع 39233 حادث بنسبة 89,01 % مما يستوجب التركيز على هذا العنصر باستعمال أنجح الطرق و وسائل السلامة على مختلف المستويات.
في حين تورطت كل من المركبة و المحيط (الطرق و تجهيزاتها) بنسب متقاربة تمثلت بالترتيب في 05,68 % و 05,31 % .

جدول رقم (118)
الأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور (2005)

	العنصر البشري	المركبة	الطريق والمحيط	المجموع
عدد الحوادث	34922	2229	2082	39233
النسبة%	89,01	05,68	05,31	100

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

- <u>**العنصر البشري (الإنسان):**</u>

تبّين الإحصائيات أن 89,43 من إجمالي حوادث المرور لسنة 2004 كان سببها العامل البشري و يأتي في مقدمة هذه الأسباب:

- عدم احترام السرعة القانونية المحددة بـــ 25,31 %.
- تورط المشاة بـــ 12,15%.
- التجاوز الخطير بـــ 08,74%.
- عدم احترام المسافة الأمنية بـــ 04,63 %.
- المناورة الخطيرة بـــ 03,58 % .

o نلاحظ أن في سنة 2005 هناك إنخفاض في نفس هذه الأسباب:
- عدم إحترام السرعة القانونية: -02,22%.
- تورط المشاة: -00,06%.
- التجاوز الخطير: -00,23%.
- المناورة الخطيرة: -00,84%.

ما عدا إرتفاع نسبة عدم إحترام المسافة الأمنية بـــ 00,06 %.

بينما تترتب الأسباب كالتالي:
- عدم إحترام السرعة القانونية: 23,09%.
- فقدان السيطرة: 13,31%.
- تورط المشاة: 12,09%.
- التجاوز الخطير: 08,51%.
- عدم إحترام الإشارات المرورية: 05,50%.

o **السواق المتسببين في حوادث المرور :**

• **السواق حسب السن:**

جدول رقم (119)
توزيع السواق حسب السن (2004)

السن	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	أكبر من 59	المجموع
م. حضرية	4492	4068	5044	3467	1940	955	19966
م. ريفية	4810	5944	9902	6626	3394	1673	32349
المجموع	9302	10012	14946	10093	5334	2628	52315
النسبة%	17,81	19,16	28,61	19,32	10,21	5,02	

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

معظم السواق المتسببين والذي بلغ عددهم سنة 2004 ، 52315 سائقا هم من فئة الشباب، فمن ضمن هذا المجموع نجد 34260 تتراوح أعمارهم بين 18و 39 سنة نسبة بـــ 65,49 %.
كما أن فئة السواق العاديين تمثل أعلى نسبة من السواق المتسببين في حوادث المرور حيث بلغ عددهم 41175 سائقا عاديا مسببا بنسبة تقدر بـــ 78,71 % أما فئة السواق الاحترافيين فقدر عددهم بـــ 11002 سائقا بنسبة تقدر بـــ 21,03 % في حين أن السواق الأجانب المتسببين فقدر عددهم بـــ 138 سائقا بنسبة 00,26 %.

• **السواق حسب الاختصاص:**

جدول رقم (120)
توزيع السواق حسب الاختصاص (2004)

السواق	س .عاديين	س. احترافيين	س. أجانب	المجموع
عدد الحوادث	41175	11002	138	52315
النسبة%	78,71	21,03	00,26	

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

• **عنصر المركبة :**

تبين الإحصائيات أن حالة المركبة عامل مباشر في وقوع حوادث المرور ، ففي سنة 2004 نجد أن 05,51 %من إجمالي الحوادث كانت سببها المركبة و يأتي في مقدمة هذه الأسباب الحالات التالية :

▪ انعدام الفرامل بـــ 01,07%.

- انعدام الأضواء بـــ 00,48 % .
- انفجار العجلات بـــ 1,29 0 %.

- **عنصر الطريق و المحيط :**

تسببت الطرق و المحيط سنة 2004 بنسبة 05,06% من إجمالي الحوادث : من بين الأسباب المتعلقة بهذا العنصر ما يلي :

- التشوهات, الحفر و الحواجز بالطرق بـــ 00,64 %.
- انعدام الإشارات المرورية بـــ 00,72 %.
- الأمطار و الثلوج و الضباب بـــ 01,22% .

جدول رقم (121)
الأسباب الرئيسية لحوادث المرور (2004)

الأسباب	العنصر البشري	المركبة	الطريق والمحيط
العدد	39151	2410	2216
النسبة%	89,43	5,51	5,06

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

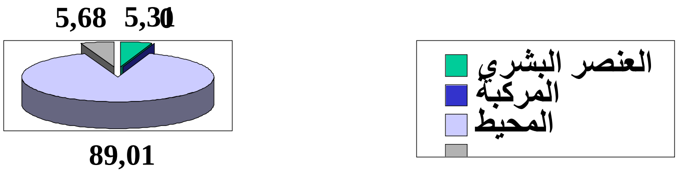
سنة 2005:

جدول رقم (122)
الأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور (2005)

	العنصر البشري	المركبة	الطريق والمحيط	المجموع
عدد الحوادث	34922	2229	2082	39233
النسبة%	89,01	05,68	05,31	100

المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

منحنى رقم (11)
الأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور (2005)



المصدر:المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

من خلال الإحصائيات التي يقدمها الجدول رقم 122 و المنحنى رقم 11 نستنتج أن الإنسان تورط في وقوع 34922 حادث مروري على المستوى الوطني خلال سنة 2005 من مجموع 39233 حادث بنسبة 89,01 % مما يستوجب التركيز على هذا العنصر باستعمال أنجح الطرق و وسائل السلامة على مختلف المستويات.
في حين تورطت كل من المركبة و المحيط (الطرق و تجهيزاتها) بنسب متقاربة تمثلت بالترتيب في 05,68 % و 05,31 % .

❖ **رابعا: تكاليف حوادث المرور**

أصبحت مشكلة المرور تتطلب الكثير من الجهد والاهتمام باعتبارها تؤدي سنويا بحياة أكثر من 500 ألف قتيل وأكثر من عشرة إلى خمسة عشر مليون جريح في مختلف دول العالم، إضافة إلى خسائر مادية تتعدى مئات المليارات من الدولارات، حيث قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور ما بين 03,1% من إجمالي الدخل القومي لدول العالم، وأن 10% من أسرة المستشفيات في العالم تشغل بإصابات ناتجة عن حوادث الطرق (1).

لقد سجلت حوادث الطرق في الجزائر, عام2005 وفاة2932 مواطنا في المناطق الريفية و739 في المناطق الحضرية وإصابة58082في حادث مرور وأسهمت بخسائر مادية فاقت100 مليارديناراا سنويا .(2)

يكفي التمعن في الحصائل المقدمة لندرك حجم الآفة التي تعيشها الجزائر، خاصة إذا أدركنا النتائج الوخيمة الناتجة عن حوادث المرور والتي تمس مباشرة حياة المواطن وسلامته وكذا الانعكاسات الاجتماعية المترتبة عليها وحجم الخسائر في المعدات والمنشآت، إضافة إلى تكاليف الالتزامات في مجالات الصحة والحماية الاجتماعية والتأمين وغيرها من المتطلبات التي ينبغي على الدولة الاضطلاع عليها.

و تؤدي تلك الحوادث إلى نتائج سلبية ضارة للمجتمع و خسارة الإمكانيات الإنتاجية للبلاد.زيادة على عذاب الأشخاص، لأن هذه الآفة تحدث سنويا خسارة مالية و معنوية لا تحص للمجتمع والتي تنعكس سلبيا على ميزانية الدولة و مدا خيل الأفراد.

إن ارتفاع نسبة حوادث المرور في الجزائر يؤدي إلى ارتفاع في نسبة التكلفة المالية والاقتصادية للجزائر في تغطية هذه الحوادث إذ أن العناية أو التكفل بألف ضحية تكلف الخزينة 12 مليار دج سنويا.

إذا كان من البديهي القول أن كل نفس بشرية مفقودة جراء حادث مرور لا يمكن تقديرها بأي ثمن، فإنه من الضروري التوقف عند كلفة هذه الحوادث، والتي قدرت حسب الدراسات الوطنية المختلفة بمبلغ 35 مليار دج خلال سنة 2001 و69 مليار دج خلال سنة 2003 لترتفع سنة 2005 إلى 100 مليار دينار جزائري ، وعموما فإن التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور، تتراوح من 1% إلى 2% من الدخل الوطني الخام.

إضافة إلى هذه الأرقام، فإن المنظمة العالمية للصحة من جهتها، تدق ناقوس الخطر، خاصة إذا علمنا أن هذه الظاهرة مصنفة ضمن المشاكل الكبرى للصحة العمومية، حيث ستصبح حوادث المرور في العشرية القادمة، السبب الرئيسي الثالث للوفيات في العالم.

إن الدولة لا يمكنها أن تحل محل الجماعات المحلية لتنفيذ عمليات السلامة المرورية، وحدها المدن من خلال مبادراتها قادرة على الحد من ظاهرة الامن المروري الحضري.

فالتكلفة الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور تمثل عبئا ثقيلا على المجتمع من ناحية الخسائر البشرية والنفقات المالية والقدرات الإنتاجية. الجزائر أولت كل العناية والاهتمام بقضية حوادث

---

1)-التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، جونيف، 2004 ، ص 18 .

2)-حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

المرور، وعيا منها بضرورة المعالجة الجذرية لهذه الآفة التي تخلف سنويا ضحايا وخسائر معتبرة وتترك آثار اجتماعية وخيمة.

إنّ الأرقام العالية والمذهلة في حوادث المرور وما تخلفه من أضرار بشرية، مادية ومعنوية أكّدت بأن الإجراءات المتخذة للوقاية من هذه الظاهرة لم تعد كافية لاحتوائها أو التحكم فيها.

لذا، جاء القانون 01/14 المعدل و المتمم بالقانون 04/16 لتغيير الوضع باعتبار أن القانون هو أقوى سلاح لمواجهة أي آفة، لكن رغم العمل به، لم يزل وضع المرور يتجه نحو الأسوأ، والدليل على ذلك، هو الرقم الإجمالي للضحايا والقتلى والجرحى لعام 2005 مقارنة بعام 2004، وبالتالي لم يزل السؤال مطروحا :

"هل قانون المرور كفيل وحده بتقليل حوادث المرور التي تزداد يوما بعد يوم؟".

لقد جاء القانون لتدعيم وسائل وأساليب الوقاية من حوادث المرور، لكن، المواد المنصوص عليها فيما يخص المخالفات، تتطلب أكثر صرامة في معاقبة المخالفين للقانون، حسب نوع وخطورة الحادث باعتباره جريمة يعاقب عليها السائق كباقي المجرمين المتسببين في قتل الأرواح المخلفين وراءهم الأرامل واليتامى وخسارة مادية واقتصادية للمجتمع.

❖ **<u>النتائج المباشرة وغير المباشرة للحوادث :</u>**

لحوادث المرور نتائج مباشرة و نتائج غير مباشرة.

- **<u>النتائج المباشرة:</u>**

▪ **<u>النتائج البشرية:</u>**

إن أعظم ثروة تملكها دولة ما، هي ثروتها البشرية، باعتبار أن الإنسان هو المحرك الأساسي و الاقتصادي لها. لكن، هذه الثروة باتت في خطر كبير من جراء مشكل عويص وفتاك، ألا وهو انعدام الأمن في الطرق الذي حصد الآلاف من الأرواح بمختلف الأعمار و الأجناس لأننا، عندما "نتصور عدد الوفيات في كل سنة، فهي عبارة عن قرية صغيرة تذهب برجالها و نسائها و أطفالها و تمحى تماما من الخريطة الوطنية" (1).

هذه الأرقام المقلقة، جعلت من هذه الظاهرة المدروسة، شبح يطارد أرواح عشرات الأشخاص يوميا.

▪ **<u>النتائج الصحية :</u>**

إن حوادث المرور جعلت العديد من الأفراد يعانون من، إعاقات قد تكون إما حسّية تخص الحواس الخمسة أو جسمّية وتكون على شكل:

* **<u>تشويه</u> :** أي التشويه البدني، ويكون أخطر وأكثر إزعاجا إذا مس النساء العازبات، لما يترك من آثار مقلقة.

---

1)- التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، جونيف، 2004 ، ص 33 .

* **الحرمان من متعة الحياة :** إذا فقد الفرد عضوا من أعضاء جسمه، أو تعرض لشلل كلي أو جزئي يجعله علة، حيث يحرم من أداء واجباته نحو أسرته، ونحو مجتمعه" (1).
و تكمن كذلك خطورة هذه الظاهرة في أنها تخلف إصابات متعددة، " فحوالي 65% من المصابين تعرضوا لجروح خارجية، وباطنية في الجهاز التنفسي والعصبي، وكذا الدورة الدموية"(2).

إن إحصائيات المنظمة العالمية للصحة تبين أن :"في 100 مصاب 10 يموتون فورا، 50 يموتون أثناء نقلهم إلى المستشفى و30 يتوفون في المراكز الطبية"(3). وحسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، قد " يسجل حوالي 3500 معاق بسبب حادث مرور سنويا، أي ما يقارب 35% من عدد السكان الإجمالي، وتشهد المراكز الإستشفائية أربعة أنواع من الإعاقات وهي : الذهنية، الحركية، الحسية، والمتعددة الإعاقات"(4).

- **النتائج المادية :**

لقد أصبحت هذه الظاهرة مصدر متعب جدا على كاهل الدولة من حيث تعويض المصابين بأضرار مختلفة، بمبالغ مالية ضخمة، ونجد أن الجزائر تتوفر على عدد كبير من شركات التأمين أهمها: الشركة الوطنية للتأمين، الشركة الوطنية للتأمين وإعادة التأمين وغيرها.

- **النتائج غير المباشرة:**

- **النتائج الاقتصادية:**

في الوقت الذي تحتاج فيه الجزائر لكل طاقاتها البشرية لدفع عجلة التقدم إلى الأمام، هناك العديد من الأشخاص أصبحوا عاجزين بسبب حوادث المرور عن تقديم أي نشاط مهني يزيد من التنمية الاقتصادية، خاصة وأن الظاهرة لا تمس فقط الأطفال و المسنين بل كذلك فئة الشباب التي تعتبر قوّة إنتاجية ضرورية.

- **النتائج الاجتماعية:**

تعد حوادث المرور ظاهرة اجتماعية معاصرة، تسببت من جهة في ازدياد عدد النساء الأرامل، وعدد الأشخاص ذوي العاهات والإعاقات التي أصبحت تثقل كاهل الأسرة من خلال تكاليف العلاج والأدوية المرتفعة، يضف إلى هذا ما تخلفه من معاناة وأحزان التي من الصعب تجاوزها.

❖ **العناصر المكونة لتكلفة الضحية الواحدة :**

إنّ بعض عناصر تكلفة حوادث المرور تخص مباشرة الأشخاص ضحايا حوادث المرور والبعض الآخر يخص الحادث في مجمله.

- **تكلفة الضحية الواحدة :**

- تتكون تكلفة الضحية الواحدة من العناصر التالية:

  – العلاج الطبي.

1)- التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، جونيف، 2004 ، ص 38 .
2)-نفس المرجع، ص 39 .
3)- نفس المرجع، ص 41 .
4)- حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

- ضياع القدرة الإنتاجية.
- التكلفة المدرسية.
- التكلفة الاقتصادية وغيرها.
- التكلفة الإنسانية.

- **تكلفة العلاج الطبي :**

تتكون تكلفة العلاج الطبي من :

- نفقات الأيام المقتضية في المستشفى.
- تكلفة العلاجات الطبيّة.
- رواتب العاملين في المستشفى.
- أستفاء (amortissement) المعدات الطبية.

- **ضياع القدرة الإنتاجية :**

يمكن تقديرها من خلال:

- الرواتب الإجمالية للضحايا.
- المنتوج الوطني الإجمالي.
- دفع التعويضات للضحايا.

- **التكلفة المدرسية :**

تعتبر التكلفة المدرسية كاستثمار ضائع للدولة بعد وفات ضحية حادث المرور، وسيقدر حسب الميزانية السنوية لكل تلميذ في المدة الدراسية.

- **التكلفة الاقتصادية وغيرها :**

- زيارة المريض :

إذا افترضنا أن المريض الواحد يستقبل أثناء بقائه في المستشفى ثلاثون (30) زائرا، فإن التكلفة تتضمن:

- تكاليف النقل.
- التوقف عن العمل مدة نصف يوم.
- نفقات المواد الغذائية.
- نقص الإنتاج لأفراد العائلات.

- تتكون تكلفة الجنائز للضحايا الأموات من :

- تكلفة الجنائز.
- التوقف عن العمل للحاضرين في الجنائز.

- **التكلفة الإنسانية:**

تتضمن هذه التكلفة :

- ضياع حياة الضحايا الأموات.
- **العذاب الجسدي والمعنوي للضحايا الجرحى.**
- العذاب المعنوي لأولياء وأصدقاء الضحية.

تتضمن التعويضات :

- "تعويضات عدم القدرة المؤقتة على العمل.
- تعويضات عدم القدرة الدائمة الكليّة أو الجزئيّة على العمل.
- تعويضات الأضرار (الجمالية والمعنوية).
- التعويضات في حالة ألوفات.

إن التكلفة الإجمالية لحوادث المرور لسنة 2008 تجاوزت100 مليار دينار جزائري.

❖ **العناصر المكونة لتكاليف الحادث الواحد :**

يتضمن الحادث الواحد تكاليف العناصر التالية :

- **تكاليف العتاد :**

تتضمن التكاليف كل خسائر:

- العتاد.
- المعدات.
- المركبات.
- المباني.
- عتاد الطرق و تجهيزاتها.
- المحيط.

- **التكاليف الإدارية:**

تتضمن هذه التكاليف:

- نفقات رجال الأمن.
- نفقات رجال المطافئ.

- نفقات المحاكم.
- التكاليف الإدارية التي تقوم بها شركات التأمين.
- التكاليف الإدارية التي يقوم بها ضحايا حوادث المرور.

المبحث الثاني

أسباب حوادث المرور في المناطق الريفية

يهدف هذا المبحث إلى تحديد ومعرفة أسباب حوادث المرور في المناطق الريفية.

من خلال الجدول رقم 123 و رقم 124 نلاحظ أن الأسباب الرئيسية التي أدت إلى وقوع حوادث المرور في المنطقة الريفية سنة 2003 تتمثل في:

- العنصر البشري: 76,87% راجعة للسواق و11,57% للمارة بمجموع 88,44%.
- عنصر المركباة بـــ: 06,36%.
- عنصر الطريق و المحيط بـــ: 05,19%.

جدول رقم (123)
الأسباب الرئيسية لحوادث المرور(2003)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
الأسباب المتعلقة بالسائقين	**17438**	**76,87**
تورط المارة	**2625**	**11,57**
الأسباب المتعلقة بالطرقات و المحيط	**1178**	**05,19**
الأسباب المتعلقة بحالة المركبات	**1443**	**06,36**
المجموع	**22684**	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

توزعت أهم أسباب الحوادث خلال سنة 2004 كالتالي:

جدول رقم (124)
الأسباب الرئيسية لحوادث المرور (2004)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
الأسباب المتعلقة بالسائقين	**19266**	**76,96**
تورط المارة	**2916**	**11,64**
الأسباب المتعلقة بالطرقات و المحيط	**1236**	**04,93**
الأسباب المتعلقة بحالة المركبة	**1615**	**06,45**
المجموع	**25033**	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (125)
الأسباب الرئيسية لحوادث المرور(2005)

	العامل البشري	المركبة	الطريق والمحيط	المجموع
العدد الحوادث	**20063**	**1443**	**1178**	**22714**
النسبة%	**88,45**	**06,36**	**05,19**	**100**

المصدر: قيادة الدرك الوطني

من خلال دراسة الإحصاءات المتعلقة بالأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2005، يتبين أن:
88,45 % من إجمالي حوادث المرور المسجلة في المناطق الريفية كان سببها العامل البشري في حين بلغت نسبة الحوادث المتعلقة بحالة المركبة و المحيط 06,36% و 05,19 %على التوالي، كما يلاحظ إنخفاظ في عدد هذه الحوادث مقارنة بسنة 2004 التي بلغ عددها الإجمالي 25033 حادث مرور.

❖ **أولا: العنصر البشري :**

تورط العنصر البشري خلال سنة 2004 في عدة أسباب أدت إلى الحوادث منها :

جدول رقم (126)
الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2004)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
السرعة المفرطة لا مبالاة المارة	5208 2916	27,03 11,65
التجاوز الخطير	2795	14,50
عدم احترام الأسبقية	876	04,54
السياقة في حالة سكر	588	3,05
تغيير الاتجاه بدون إشارة	580	00,30
مناورات خطير ة	708	03,67
عدم احترام مسافة الأمن	1363	07,07
وقوف خطير	204	01,05
جنحة- الفرار	09	00,04
فقدان السيطرة	5219	27,08
السير على اليسار	1128	05,85
عدم احترام الإشارات	565	02,93
الحمولة الزائدة	23	00,11
المجموع	19266	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

تورط العنصر البشري خلال سنة 2005 في عدة أسباب أدت إلى الحوادث منها :

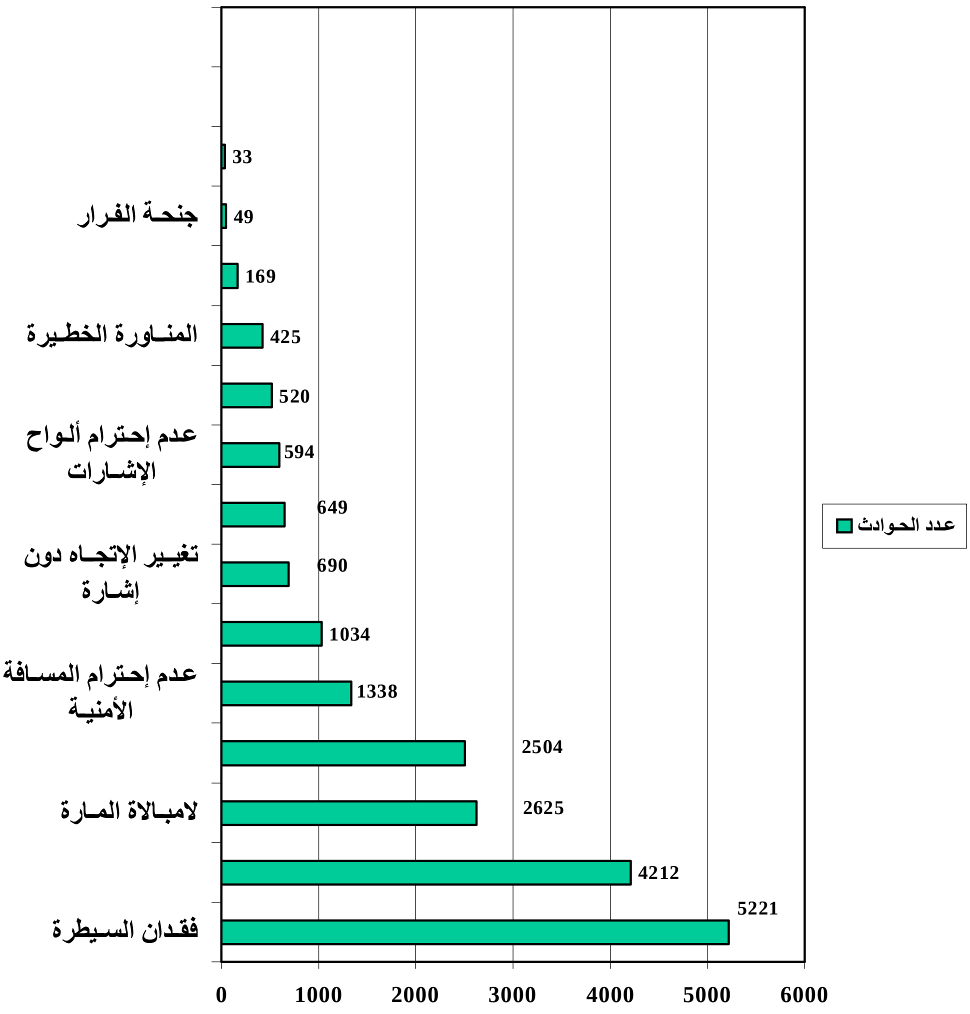
جدول رقم (127)
الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
فقدان السيطرة	5221	23,02
السرعة المفرطة	4212	18,57
لا مبالاة المارة	2625	11,57
التجاوز الخطير	2504	11,04
عدم احترام المسافة الأمنية	1338	05,90
السير على اليسار	1034	04,56
تغير الاتجاه دون إشارة	690	03,04
عدم احترام الأسبقية	649	02,86
عدم احترام ألواح الإشارات	594	02,62
السياقة في حالة سكر	520	02,29
المناورة الخطيرة	425	01,87
وقوف خطير	169	00,75
الحمولة الزائدة	33	00,15
جنحة الفرار	49	00,22
المجموع	20063	88,45

المصدر: قيادة الدرك الوطني

منحنى رقم (12)

الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2005)



المصدر: قيادة الدرك الوطني

كما يبّينه الجدول رقم 126 و الجدول رقم 127 و المنحنى رقم 12 فأن الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري خلال سنة 2005 ناتجة عن ارتكابهم لمخالفات في قانون المرور و عدم احترام لنظام السياقة و هي مصنفة كالتالي :

- فقدان السيطرة: بـــ5221 حادثا بنسبة 23,02 %.
- السرعة المفرطة: بـــ 4212 حادثا بنسبة 18,57 %.
- لا مبالاة المارة: بـــ2625 حادثا بنسبة 11,57 % .
- التجاوز الخطير: بـــ2504 حادثا بنسبة 11,04% .
- السير على اليسار: بـــ 1034 حادثا بنسبة 04,56 %.
- عدم احترام الأسبقية: بـــ 649 حادثا بنسبة 02,86%.
- عدم احترام مسافة الأمن: بـــ 1338 حادثا بنسبة 05,90 %.
- تغيير الاتجاه بدون إشارة: بـــ 690 حادثا بنسبة 03,04 %.
- عدم احترام الإشارات: بـــ 594 حادثا بنسبة 02,62 %.

من خلال المقارنة بين سنة 2004 و 2005 نلاحظ أن هناك تزايد في عدد الحوادث لسنة 2005الذي بلغ 20063 حادثا و المخالفات مصنفة كالتاي:

- عدم احترام السرعة القانونية بـــ: 5208 حادثا بنسبة 27,03%.
- فقدان السيطرة بـــ: 5219 حادثا بنسبة 27,08 %.
- تورط المشاة بـــ 2916 حادثا بنسبة 11,65%.
- التجاوز الخطير بـــ: 2795 حادثا بنسبة 14,50% .
- السياقة في حالة سكر بـــ: 588 حادثا بنسبة 03,05% .

من بين أهم السلوكيات التي أدت إلى الحوادث نجد:

- سنة 2004: السرعة المفرطة التجاوز الخطير، عدم احترام الأسبقية و السياقة في حالة السكر.
- سنة 2005: فقدان السيطرة السرعة المفرطة لا مبالاة المارة التجاوز الخطير و عدم إحترام المسافة الأمنية.

- **توزيع السواق المتسببين في حوادث المرور :**

تتوزع فئة السواق المتسببين في حوادث المرور كالتالي:

- **السواق حسب السن :**

جدول رقم (128)
توزيع السواق حسب السن (2004)

السن	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	اكبر من59	المجموع
المنطقة الريفية	4810	5944	9902	6626	3394	1673	32349
النسبة%	14,87	18,37	30,61	20,48	10,49	5,17	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

بلغ عدد السواق المتسببين في حوادث المرور سنة 2004 32349 سائقا، 20656 هم من فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم من 18 إلى 39 سنة بنسبة 63,85 % كما يبّينه الجدول رقم128.

- **السواق حسب الاختصاص :**

جدول رقم (129)
توزيع السواق حسب الاختصاص (2004)

السواق	س. عاديين	س. احترافيين	س. أجانب	المجموع
العدد	24672	7605	72	32349
النسبة%	76,27	23,51	0,22	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

في الجدول رقم 129 تمثل فئة السواق العاديين أعلى نسبة من السواق المتسببين حيث أحصى 24672 سائقا عاديا متسببا بنسبة تقدر بـــ: 76,27 % ، أما السواق الاحترافيون فقدر عددهم بـــ: 7605 سائقا بنسبة تقدر بـــ 23,51% أما النسبة الباقية 0,22 %فتمثل السواق الأجانب الذين بلغ عددهم 72 سائقا أجنبيا.

- **توورط المارة:**

جدول رقم (130)
تورط المارة (2004)

النسبة %	عدد الحوادث	
11.64	2916	تورط المارة

المصدر: قيادة الدرك الوطني

جدول رقم (131)
تورط المارة (2005)

النسبة %	عدد الحوادث	
11,57	2625	تورط المارة

المصدر: قيادة الدرك الوطني

إن حوادث المرور المتسببة من طرف المارة أو المشاة لا تقل أهمية إذ تورطت فيها هذه الفئة بـــ 2916 حادثا سنة 2004 و بـــ 2625 حادثا سنة 2005 و هذا رغم إنخفاض ملحوظ في هذا العدد سنة 2005 بالفارق: - 291.

❖ **ثانيا :عنصر المركبة :**

جدول رقم (132)
الأسباب لمتعلقة بالمركبة (2004)

النسبة%	عدد الحوادث	الأسباب
16,26	100	الكوابح معطلة
01,05	17	جهاز التوجيه معطل
04,14	67	إضاءة غير قانونية
32,13	519	ثقب أو إنفجار العجلات
56,47	912	اختلالات ميكانيكية
	1615	المجموع

المصدر: قيادة الدرك الوطني

إن أسباب الحوادث خلال سنة 2004 المتعلقة بعنصر المركبة هي كالتالي:

- إختلالات ميكانيكية بـــ: 912 حادثا بنسبة 56,47 % .
- ثقب أو انفجار العجلات بـــ 519 حادثا بنسبة 32,13%.
- الكوابح معطلة بـــ: 100 حادثا بنسبة 16,26%.

- **توزيع المركبات حسب السن :**

أما بالنسبة لسن المركبة فقد توزعت كالآتي:

- 9200 مركبة يقل سنها عن 5 سنوات ما يعادل 17,84% من مجموع المركبات .
- 12847مركبة يتراوح سنها بين 06 و 10 سنوات ما يعادل 24,91% من مجموع المركبات.
- 7730مركبة يتراوح سنها بين 11 و15 سنة ما يعادل 19,99 %من مجموع المركبات.
- 8771مركبة يتراوح سنها بين 16و20 سنة ما يعادل 17 %من مجموع المركبات.
- 13مركبة سنها أكبر من 20 سنة ما يعادل 25,27 %من مجموع المركبات .

خلال سنة 2005 الأسباب المتعلقة بالمركبة هي كالتالي**:**

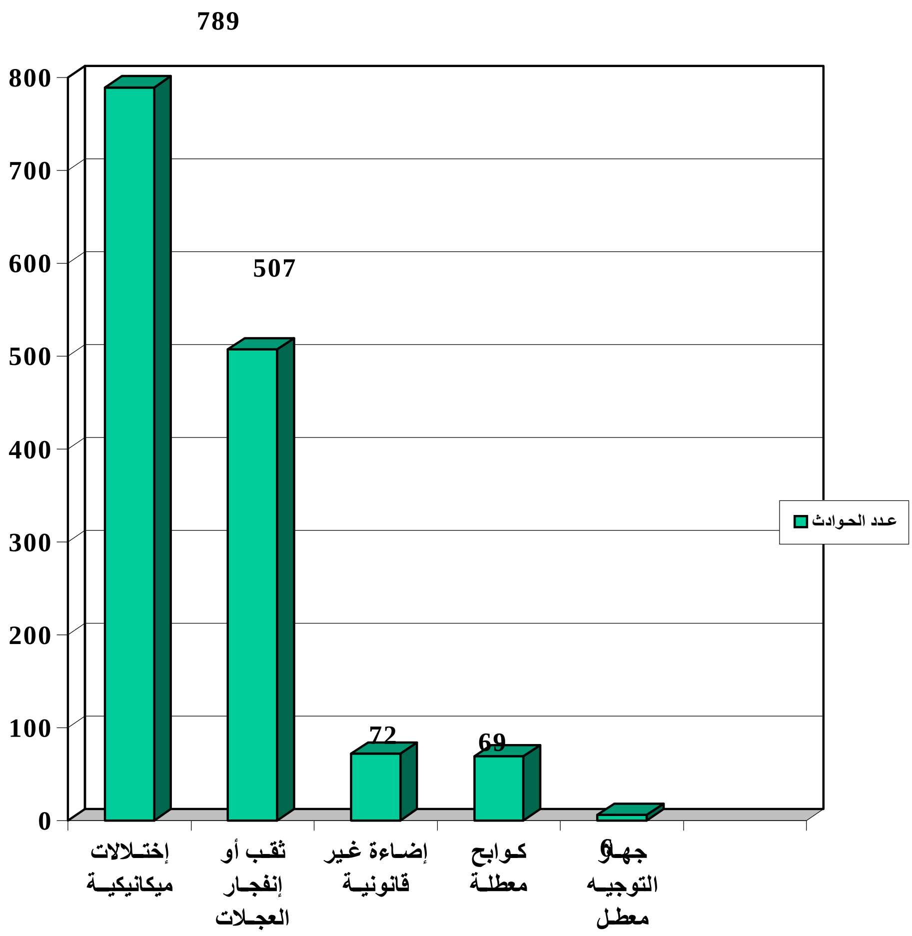
جدول رقم (133)
الأسباب المتعلقة بالمركبة (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
كوابح معطلة	**69**	**04,78**
جهاز التوجيه معطل	**06**	**00,42**
إضاءة غير قانونية	**72**	**04,99**
ثقب أو إنفجار العجلات	**507**	**35,14**
اختلالات ميكانيكية	**789**	**54,68**
المجموع	**1443**	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

منحنى رقم (13)

الأسباب المتعلقة بالمركبة (2005)



المصدر: قيادة الدرك الوطني

من خلال الجدول رقم 133 و المنحنى رقم 13 الذي يتعلق بالأسباب الراجعة إلى حالة المركبة، يتبين أن الاختلالات الميكانيكية تمثل نسبة 54,68 %انفجار العجلات 35,14 % ، أما باقي الأسباب

تتمثل في عطل الكوابح بنسبة 4,78 % الإضاءة الغير قانونية بنسبة 4,99% و جهاز التوجيه المعطل بنسبة 00,42 %.

❖ **ثالثا: عنصر الطريق و المحيط :**

جدول رقم (134)
الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2004)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
طريق غير صالحة	148	11,97
طريق زلجة	368	29,77
عدم وجود إشارات المرور	03	00,24
مرور الحيوانات	98	07,92
سوء الأحوال الجوية	415	33,57
انعدام الإضاءة	204	16,50
المجموع	1236	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

خلال سنة 2005 كانت الأسباب المتعلقة بعنصر الطريق و المحيط كالتالي:

جدول رقم (135)

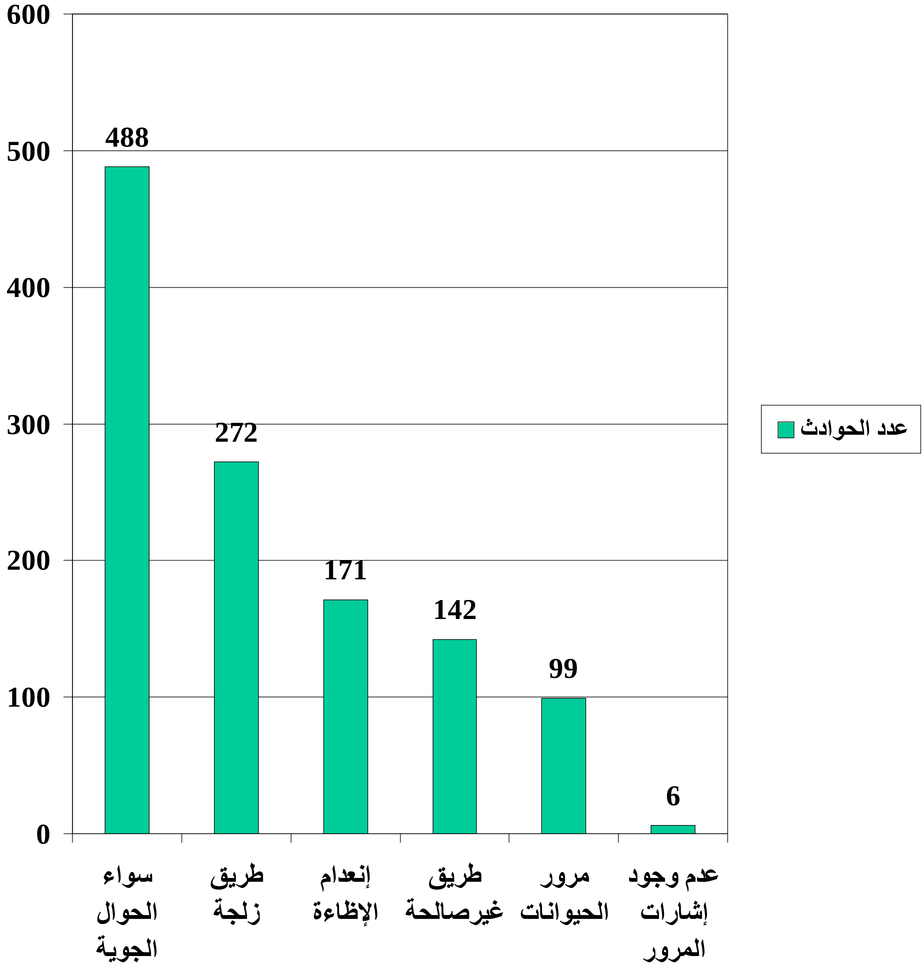
الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
طريق غير صالحة	142	12,05
طريق زلجة	272	23,09
عدم وجود إشارات المرور	06	00,51
مرور الحيوانات	99	08,40
سوء الأحوال الجوية	488	41,43
انعدام الإضاءة	171	14,52
المجموع	1178	

المصدر: قيادة الدرك الوطني

منحنى رقم (14)

الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2005)



المصدر: قيادة الدرك الوطني

- طريق زلجة بـــ: 368 حادثا بنسبة 29,77 %.
- طريق غير صالحة بـــ: 148 حادثا بنسبة 11,97 %.

الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط خلال سنة 2005 هي كالتالي:

- سوء الأحوال الجوّية بـــ : 488 حادثا بنسبة 41,43 %.
- طريق زلجة بـــ : 272 حادثا بنسبة 23,09 %.
- إنعدام الإضأة بـــ:171 حادثا بنسبة14,52 %.

و لقد أزداد عدد الحوادث لسوء الأحوال الجوية سنة 2005 بـــ 73حادثا كما بّينه الجدول.

❖ **الطرق الصحراوية:**

تتضمن أسباب حوادث المرور المتعلقة بالطريق و المحيط الطرق الصحراوية إذ أن شاسعة الصحراء تمثل 81% من المساحة الإجمالية للتراب الوطني، و قلة كثافة سكانها تمثل 18% من مجموع سكان الوطن يوجدون في مناطق متباعدة، مما أدى إلى ربط هذه المراكز بمحاور من الطرق الطويلة جدا و يبلغ طول شبكة الطرق الصحراوية 10335 كلم و يمثل 10% من طول شبكة الطرق المعبدة للجزائر.

* **تتميز الطرق الصحراوية بخصائص تنفرد بها عن بقية الطرق و هي:**

ــ طول المسافات بين المناطق السكنية.

ــ قلة المنعرجات.

ــ مقاطع مستقيمة قد يتجاوز طولها العشرة كيلو مترات.

ــ تضاريس منبسطة.

ــ تصميم مطابق أو مشابه للتضاريس.

أما حركة المرور على الطرق الصحراوية، فهي ضئيلة جدا مقارنة بحركة المرور على طرق الشمال، إلا إنها تمتاز بنسبة كبيرة من الوزن الثقيل.
إن حركة المرور على الطرق الصحراوية لا تتجاوز عموما 2000 سيارة في اليوم مع أكثر من 40 % منها وزن ثقيل و على الطرق الأقل أهمية كالطرق الولائية و البلدية، هذه الحركة لا تتجاوز 100 سيارة في اليوم.

الطرق الصحراوية بنيتها قاحلة و منعدمة المعالم، و تتميز بحرارة مرتفعة جدا في فصل الصيف وزوابع رملية متكررة خلال السنة.
كمية الأمطار المتساقطة سنويا قليلة جدا، و لكن سقوطها يكون بغزارة على شكل رعود و قد ينتج عن ذلك أضرارا في أجزاء الطريق.

- **أهم الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور في الطرق الصحراوية:**

أ – سلوك مستعملي الطريق (السائقون):

ـــ إن المدن أو مراكز الحياة تبعد عن بعضها البعض بمسافات طويلة جدا، مما يتطلب وقتا لقطعها زيادة على ذلك، ضعف حركة السير و البيئة القاحلة للمحيط، هذه العوامل تؤثر سلبا على مستعملي الطرق.

ـــ إن التعب الناتج عن طول مدة السياقة بدون توقف و رغبة السائق في الوصول إلى النقطة المقصودة، يؤدي إلى الإفراط في السرعة لاختصار الزمن و خاصة عند مشارف المدن و القرى، مما يكون سببا في حوادث المرور.

ـــ إن المحيط القاحل و ضعف حركة المرور يوحي للسائق بأنه الوحيد على الطريق،و بذلك يسير عادة في محور الطريق دون مراعاة قواعد السياقة.

ـــ إن المنظر المنعدم المعالم لدى السائق يؤدي إلى نقص الانتباه و التركيز، مما ينتج عنه تجاهل إشارات الخطر المتواجدة على الطريق.

ـــ يصعب السير نهارا في الفترة الصيفية، مما يجعل بعض مستعملي الطريق (السائقون) يفضلون السير ليلا و خلال الساعات الأولى من النهار، و عادة ما يكون ذلك دون أخذ القسط الكافي من الراحة أو النوم خلال النهار (قبل السفر)، و هذا يؤدي إلى إرهاق و سياقة في حالة تهويم بين النوم و اليقظة.

ـــ سلوك المغامرة لبعض مستعملي الطريق أمام الخطر الأكيد، و كمثال على ذلك، محاولة عبور واد في حالة فيضان.

ب. <u>حالة المركبة</u> :

السبب الثاني المؤدي إلى حوادث المرور في الطرق الصحراوية، يتعلق بحالة المركبات و يخص ما يلي :

ـــ قدم حظيرة السيارات.

ـــ نقص الصيانة و المراقبة.

ـــ خلو الطرق الصحراوية من محطات الصيانة.

ـــ الإفراط في شحن البضائع و الأشخاص.

ـــ استعمال سيارات غير مهيأة لنقل الأشخاص.

ـــ انفجار العجلات بسبب الحرارة المرتفعة و طول المسافة.

ـــ عدم استعمال حزام الأمن.

ج. <u>العوامل المحيطة بالطريق</u> :

ـــ إن الطرق الصحراوية تتميّز بظهور أخطار يصعب التنبؤ بها كممرات المياه رغم قلة كمية الأمطار المتساقطة، إلا أن ظهورها المفاجئ و الغزير، يؤدي إلى جرف الحجارة و الرمال و تراكمها على الطريق مما يكون خطرا على سائقي السيارات و خاصة في الليل.

ـــ يفاجئ سائقي السيارات بتراكم الرمال على الطريق بسبب الزوابع الرملية، و في حالة السير بسرعة فائقة و عدم مراعاة الإشارات المسبقة، تصطدم السيارات بالرمال و يفقد السائق السيطرة عليها، مما يؤدي ذلك إلى وقوع حوادث مرور خطيرة.

ـــ عبور الجمال للطريق، و هذا على مسافات طويلة ، و بما أن مكان العبور غير محدّد و بالرغم من وجود إشارات تلفت انتباه سائقي السيارات، إلا أن عبور قطعان الجمال الطريق يكون مفاجئا ليلا و نهارا.

ـــ إن بعض حالات حوادث المرور تنجم عن انبهار السائقين بأضواء سيارات الاتجاه المعاكس و أشعة الشمس و لمدة طويلة بسبب الطول المعتبر للمقاطع المستقيمة و انبساط التضاريس.

المبحث الثالث

أسباب حوادث المرور في المناطق الحضرية

يهدف هذا المبحث إلى تحديد ومعرفة أسباب حوادث المرور في المناطق الحضرية.

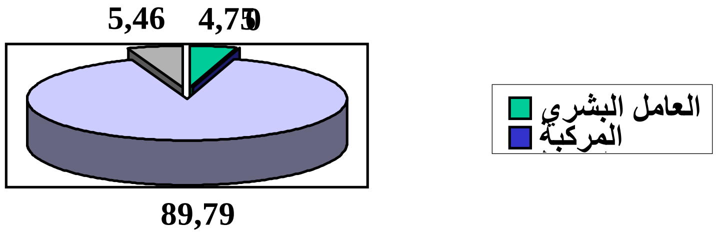
جدول رقم (136)
الأسباب الرئيسية لحوادث المرور (2005)

	العامل البشري	المركبة	الطريق والمحيط	المجموع
عدد الحوادث	14859	786	904	16549
النسبة%	89,79	04,75	05,46	100

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

منحنى رقم (15)

الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في المناطق الحضرية (2005)



المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

من خلال دراسة للإحصاءات المتعلقة بالأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2005 نلاحظ في الجدول رقم 136 و المنحنى رقم 15 أن:

89,79 %من إجمالي حوادث المرور المسجلة في المناطق الحضرية كان سببها العامل البشري في حين بلغت نسبة الحوادث المتعلقة بحالة المركبة و المحيط 04,750 % و 05,46 %على التوالي.

❖ **<u>أولا: العنصر البشري</u>:**

إن الأسباب المتعلقة بالساقين، ناتجة عن ارتكابهم لمخلفات في حق قانون المرور وهي مصنفة كالتالي في المناطق الحضرية في الجدول رقم 137 خلال سنة 2004:

جدول رقم (137)
الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2004)

الأسباب	عدد الحوادث
السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر	711
السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة	866
عدم احترام السرعة القانونية	5872
عدم احترام إشارة قف	715
السير في الاتجاه المعاكس	356
عدم احترام الإشارات الضوئية	200
التجاوزات الخطيرة	1031
المناورات الخطيرة	860
استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي	123
عدم استعمال ممرات الراجلين	2401
رفض الأولوية	970
عدم احترام المسافة الأمنية	664
أخرى: (الحالات غير المذكورة أعلاه)	2200
المجموع	16969

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري خلال سنة 2005 هي:

جدول رقم (138)

الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (2005)

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة%
السياقة في حالة سكر	**652**	**03,94**
السياقة دون الحيازة على رخصة السياقة	**724**	**04,37**
عدم احترام السرعة القانونية	**4848**	**29,29**
عدم احترام الإشارات المرورية	**691**	**04,18**
السير في الاتجاه المعاكس	**322**	**01,95**
عدم احترام الإشارات الضوئية	**184**	**01,11**
التجاوز الخطير	**836**	**05,05**
المناورة الخطيرة	**651**	**03,93**
استعمال الهاتف النقال	**115**	**00,69**
عدم استعمال ممرات الراجلين	**2119**	**12.80**
رفض الأولوية	**858**	**05,18**
عدم احترام المسافة الأمنية	**546**	**03,30**
عدم احترام شروط تامين الحمولة	**26**	**00,16**
الوقوف و التوقف الخطيرين	**88**	**00,53**
أسباب أخرى (الحالات غير المذكورة أعلاه)	**2199**	**13,29**
المجموع	**14859**	**89,79**

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

بالغم من إنخفاض عدد الحوادث المتعلقة بالعنصر البشري سنة 2005 مقارنة بسنة 2004 إلا أنه ما زالت نفس الأسباب كما هي في الجدول رقم 138:

- عدم احترام السرعة القانونية بـــ: 4848 حادثا بنسبة29,29 %.
- عدم احترام قانون المرور بـــ: 2199 حادثا بنسبة13,29 %.
- عدم استعمال ممرات الراجلين بـــ: 2119 حادثا بنسبة12,80 %.
- رفض الأولوية بـــ: 858 حادثا بنسبة05,18%.
- التجاوز الخطير بـــ: 836 حادثا بنسبة05,05%.

تعتبر المارة من مستعملي الطريق الأكثر عرضة للحوادث بـــ: 2119 حادثا بنسبة 12,80%، و لكن رغم ذلك فإن السائق يعتبر دائما هو المسئول الأول عن وقوع حادث، فالشيء الممكن قوله على الراجل، أن لا مبالاته أو عدم حذره في الطريق هما اللذان يؤديان به إلى أن يكون المتسبب في الحادث.

- **توزيع السواق المتسببين في حوادث المرور :**

- **السواق حسب الاختصاص:**

جدول رقم (139)
توزيع السواق حسب الاختصاص (2004)

	ذكور	النسبة%	إناث	النسبة%	المجموع	النسبة%
س. احترافيين	3393	17,32	04	01,06	3401	17,01
س. عاديون	16137	82,38	366	96,83	16503	82,66
س. أجانب	58	00,30	08	02,12	66	00,33

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

تمثل فئة السواق العاديين (أصحاب المهن الحرة و الموظفين و الطلبة...) أعلى نسبة من السواق المتسببين حيث أحصت في المنطقة الحضرية 16503 سائقا عاديا متسببا بنسبة تقدر بـــ: 82,66 % أما الفئة الأخرى التي تمثل السواق الاحترافيين (سواق شاحنات, سيارات الأجرة ...) فقدر عددهم بـــ: 3401 سائقا احترافيا متسببا بنسبة 17,01%أما النسبة الباقية 00,33 %فتمثل السواق الأجانب الذين بلغ عددهم 66 سائقا أجنبيا متسببا.

- **ثانيا: عنصر المركبة :**

جدول رقم (140)
الأسباب المتعلقة بعنصر المركبة (2004)

الأسباب	عدد الحوادث
إخلال في ألأجهزة الضوئية (أضواء الوضعية, الغمازات, أضواء الكبح)	136
انعدام الفرامل	369
انعدام الأضواء	66
انفجار العجلات أو عدم صلاحيتها	46
إضاءة غير قانونية	09
الحمولة الزائدة	33
سوء ربط و ترتيب الحمولة	23
أسباب أخرى	179
المجموع	795

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

في سنة 2005 الأسباب المتعلقة بعنصر المركبة هي كالتالي:

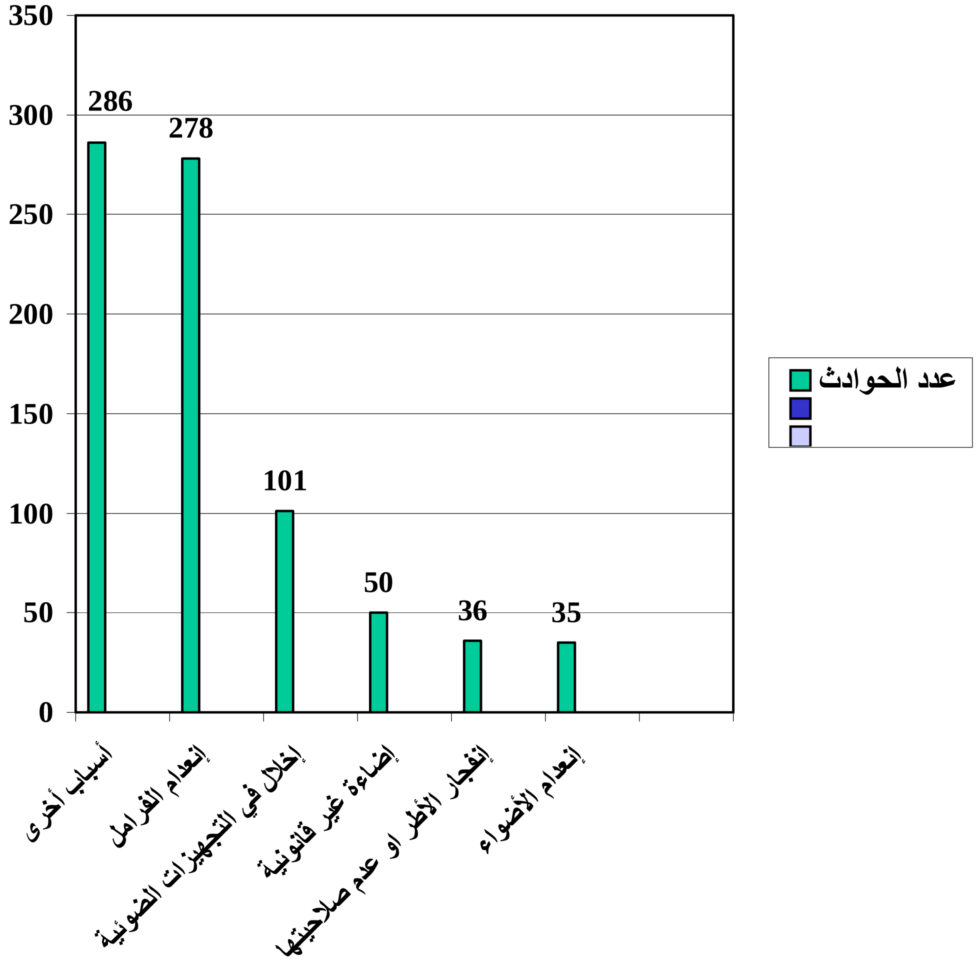
جدول رقم (141)
الأسباب المتعلقة بالمركبة (2005)

الأسباب	عدد الحوادث
إخلال في الأجهزة الضوئية	**101**
انعدام الفرامل	**278**
انعدام الأضواء	**35**
انفجار العجلات أو عدم صلاحيتها	**36**
إضاءة غير قانونية	**50**
أسباب أخرى	**286**
المجموع	**786**

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

منحنى رقم (16)

الأسباب المتعلقة بالمركبة (2005)



المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

إن أسباب الحوادث المتعلقة بعنصر المركبة خلال سنة 2004 هي كالتالي كما يبّينه الجدول رقم 140:

- انعدام الفرامل بـــ 369 حادثا.
- إخلال في الأجهزة الضوئية بـــ 136 حادثا.
- انفجار العجلات و عدم صلاحيتها بـــ 46 حادثا.

نلا حظ أن هناك إنخفاظ في نفس الأسباب في الجدول رقم 141 خلال سنة 2005 و هو كالتالي:

- انعدام الفرامل: – 91 حادثا.
- إخلال في الأجهزة الضوئية: – 35 حادثا.
- انفجار العجلات و عدم صلاحيتها: -10 حادثا.

من خلال الجداول التي تتعلق بالأسباب الراجعة إلى حالة المركبة يتبين أن انعدام الفرامل يمثل أعلى نسبة للحوادث، أما باقي الأسباب تتمثل في إخلال في الأجهزة الضوئية ، إضاءة غير قانونية ، انفجار العجلات أو عدم صلاحيتها ، انعدام الأضواء و الأسباب الأخرى المختلفة.

❖ **ثالثا: عنصر الطريق و المحيط:**

جدول رقم (142)
الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2004)

الأسباب	عدد الحوادث
انعدام الإشارات المرورية	312
تشويهات , حفر ,حواجز بالطريق	228
تهيئة غير مناسبة للطريق	134
عبور حيوانات	11
ضباب كثيف	18
أمطار و ثلوج أو جليد	107
عواصف رملية	10
إبهار الشمس	53
أسباب أخرى	113
المجموع	980

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

من أسباب حوادث المور المتعلقة بعنصر الطريق و المحيط خلال سنة 2004 ما يلي :

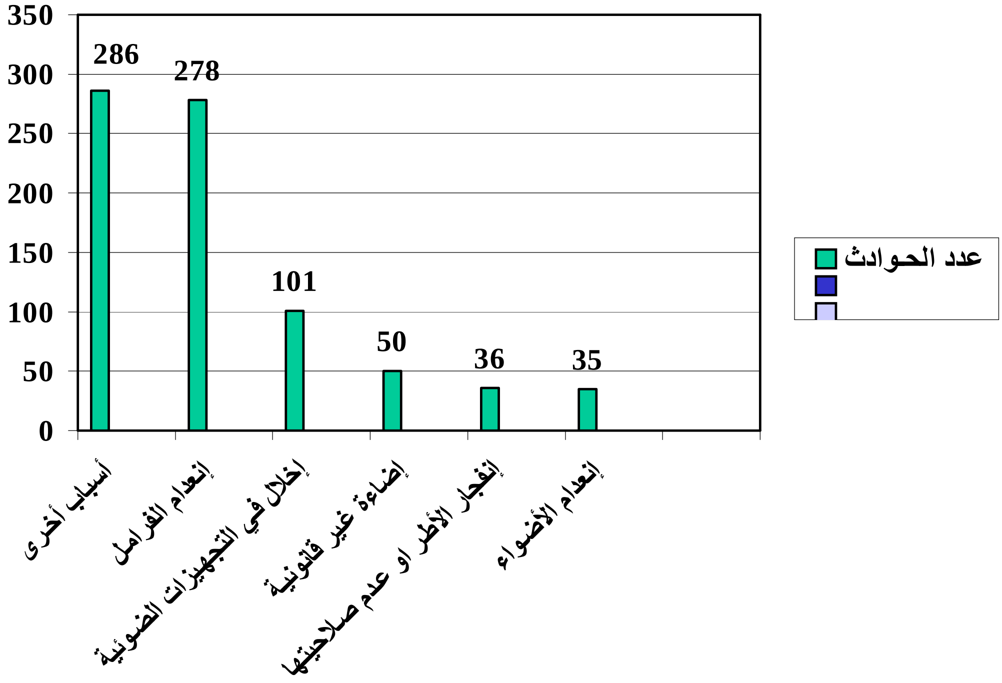
- انعدام الإشارات بـــ 321 حادثا.
- تشويهات ,حفر,حواجز بالطريق بـــ 222 حادثا .
- تهيئة غير مناسبة للطريق بـــ 134 حادثا.
- أمطار و ثلوج أو جليد بـــ 107 حادثا.

جدول رقم (143)
الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2005)

الأسباب	عدد الحوادث
انعدام الإشارات المرورية	212
تشويهات , حفر ,حواجز بالطريق	210
تهيئة غير مناسبة للطريق	94
عبور الحيوانات	06
ضباب كثيف	20
أمطار و ثلوج أو جليد	95
عواصف رملية	02
أبهار الشمس	56
أسباب أخرى	209
المجموع	904

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

منحنى رقم (17)
الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط (2005)



المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني

نلا حظ أن هناك إنخفاظ في نفس الأسباب كما يبّينه الجدول رقم 143 و المنحنى رقم 17 خلال سنة 2005 و هو كالتالي:

- إنعدام الإشارات المرورية: - 100 حادثا.
- تشويهات، حفر، حواجز بالطريق: - 18 حادثا.
- تهيئة غير مناسبة للطريق: - 40 حادثا.
- أمطار و ثلوج و جليد: - 12 حادثا %.

o **الإشارات المرورية:**

تميز الإشارات المرورية حالات يمكن أن تكون مصدرا لحوادث المرور منها:

- انعدام الإشارات المرورية.
- حالة سيئة للوحات: لا تلعب دورها في الإشارة.
- لوحات قريبة جدا من الطريق: تكون مصدر اضطراب للسائق.

o **التشويهات**:

تسمح إنطلاقا من سرعة معينة، إهمال مراقبة السيارة.

o **تهيئة غير مناسبة للطريق:**

تشكل وضعية الطريق مسؤولية كبيرة في حوادث المرور.
إن حالة تدهور الطريق وأخطاء عديدة يمكن أن تكون مصدرا لحوادث المرور كوجود انعكاسات على مستوى المنحنيات، وهذا الخطأ يعمل على زيادة قوة الدفع التي تعمل على دفع السيارة إلى خارج المنحنى.

o **حافة الطريق**:

يمكن لحافة الطريق الغير منظمة أن تكون سببا في حوادث المرور.

o **مجاري تصريف المياه**:

في حالة انسداد تصريف المياه فإنه يحدث حتما وقوع السيارات في حفرة المجاري.

الخلاصـــــــــــــة :

نستنتج من كل ما عرض في هذا الفصل أن العنصر البشري بارز في الجزائر، باعتباره المسئول والمتسبب الأوّل في وقوع حوادث المرور، ذلك أن الإنسان هو الوحيد القادر على التحكم في مركبته والاعتناء بها، والتحكم في رغباته كشرب الكحول، ورغبة إظهار قوّة مركبته بالسّرعة الزّائدة والتقليل من أخذ المهدئات.

نجد أن ممارسات السائقين تختلف باختلاف المهن والسن وعدة عوامل أخرى، و تظهر هذه الممارسات في الأخطاء المرتكبة من طرف السائقين، حيث نجد الخطأ المرتكب بنسبة كبيرة هو عدم إعطاء الأولوية لمرور المركبات والمشاة، وتقارب المركبات والتجاوز الغير قانوني والخطأ في حكم الراجل. يفسر ذلك بحب السائقين لامتلاك المجال أو لاحتلال المرتبة الأولى، ، كما نجد عدم الالتزام بحزام الأمن وهذا راجع لعدم احترام القانون.

يؤثر كذلك السّن على السائق في ارتكاب الأخطاء أثناء القيادة، مثلا فيما يخص الالتزام أو عدم الالتزام بحزام الأمن و هذا راجع إلى كون الإنسان يمر بمراحل زمنية تكوّن حياته، فنجد من بين هذه المراحل ، فترة الشباب التي يعرف فيها، بداية للتجارب الحساسة والتي يكتشف فيها لذة الحياة والأحاسيس القوية، إذ لا يكون مقيّد بمسؤوليات أو التزامات، وبذلك نجده يتمتع بالحرية والاندفاع في تصرفاته، ثم نجد فترة الكهولة أين يحس الإنسان فيها باكتساب تجارب ومعارف تجعله مسئولا، وناضجا وأكثر ثقة بنفسه، مما يجعله يحاول فرض نفسه على الآخرين، وأخيرا تأتي فترة الشيخوخة، أين نجد الإنسان أقل قوّة وتحكما في نفسه وهذا ناتج عن كبر سنه، وتدهور صحته، وضعفه جسديا، لذلك نجده أقل ارتكابا للحوادث والأخطاء أثناء القيادة، وأكثرهم حذرا والتزاما للقانون كما يمكن تفسير ذلك بقلة عدد السائقين عند الوصول إلى هذه الفترة.
بصفة عامة، " إن كل مرحلة من حياة الإنسان تتميز وتختلف فيها من حيث سلوكه وتصرفاته وممارسته. يمكن كذلك للاختلاف في الجنس أن يؤثر في الاختلاف في الممارسات التي يقوم بها الفرد، إذ نجد الرجال أكثر تهورا ومغامرة من النساء، كما أنهم أكثر تنقلا وثقة بالنفس من النساء، مما يفسر إلتزام النساء بالقانون والحذر أكثر من الرجال. كما يمكن تفسير ذلك بقلة عدد النساء السائقات مقارنة بعدد الرجال السائقين".

كما يمكن إضافة حالات أخرى مثل: الحالة الصحية، اضطرابات الرؤية و السمع، التعب، نقص الخبرة، القيادة...الخ.

و لهذا يعتبر العامل الإنساني عاملا مهما في نظام الحركة المرورية لكنه ليس المسبب الوحيد، حيث توجد أسباب أخرى تتسبب في وقوع الحادث بطريقة غير مباشرة.

نجد كذلك الخطأ المرتكب بنسبة عالية و هو استعمال السرعة المفرطة حيث أنها هي سبب معظم الحوادث القاتلة، وهذا راجع للشعور بالثقة بالنفس و السيطرة والقيادة في حالة سكر وخاصة في المناسبات، ، إلا أننا نجد ممارسة الالتزام بحزام الأمن تعرف تحسنا مستمرا، وهذا راجع بدون شك إلى صرامة وحرس رجال الأمن على تطبيق القوانين.

لقد تعددت أسباب حوادث المرور و ظلت النتيجة واحدة, حيث تنطوي في معظمها على عدم احترام قانون المرور و تنتهي في خلاصتها بتنامي و استفحال مخلفات جريمة الطرق إلى أن زاد الأمر عن حده و لم ينقلب إلى ضده، كما أن ما زاد من تنامي حوادث المرور الأتساع بين ما هو متوفر من شبكة للطرق و الارتفاع المضطرب لمكونات الحظيرة الوطنية التي يزيد عدد مركباتها عن خمسة (05) ملايين مركبة لم تعد شبكة الطرق قادرة على استيعابها سيما و أن المعظم منها في حالة متدهورة من حيث صعوبتها جراء نقص الصيانة و ارتفاع عدد النقاط السوداء بها إلى جانب نقص أو انعدام التجهيزات بها في بعض الحالات مثل: الإنارة العمومية و إشارات المرور و هي وسائل إن توفرت بالقدر الكافي تضع نفسية السائق في وضع مريح .

إن التّقص من نفقات حوادث المرور يتطلب أوّلا إرادة سياسيّة ثم وضع أسس قانونية صارمة و إستراتيجية وقائية وأمنية للطرق تهم الإنسان والمركبة ومحيط الطريق و استخدام الإعلام و وسائله المختلفة لتوعية المواطن من الظاهرة.

لكي تحضي هذه السيّاسة بنتائج إيجابية، لا بد من تجنيد كل الوسائل البشرية و المالية على حسب الأهداف المرجوة.
لكن التبرير الاقتصادي لوضع برنامج عملي فعّال بقصد مكافحة اختلال أمن الطرق، يفرض أوّلا معرفة أهم العناصر التي تفسر هذه الآفة من جهة، ومن جهة أخرى التكاليف الاجتماعية والاقتصادية التي يسبّبها هذا الأخير.

تبقى حالات حوادث المرور مختلفة و الهدف المرجو هو التقليص من عدد الحالات، من أجل وضع حد لتطور هذه الآفة.

يتطلب الأمر بذل مجهودات هامة بالتعاون الكثيف مع مختلف المصالح و الهيئات المعنية بفضل أعمال مشتركة للوقاية و المراقبة و القمع في حالة الضرورة، و هذا قد يسمح بتقليص معتبر للعواقب السلبية لهذه الآفة التي تكلّف ميزانية باهظة للدولة و الأمّة، لأن رغم أن الأرواح البشرية لا تقدر بثمن، إلاّ أن الجزائر تخسر في كل مرّة يسقط فيها سائق أو راكب أو راجل ضحية لحادث مرور، إبنا من أبنائها قد يكون سندا أو كفاءة لا تعوض في بناء مستقبل البلاد، زائد ما يكلفه الاستشفاء و العلاج للتكفل بالجرحى. لذلك، فإن الجزائر تخسر الكثير ماديا و معنويا بسبب حوادث الطرق.

هذا فيما يخص التكلفة الاقتصادية للدولة الجزائرية في تغطية ميزانية حوادث المرور المتمثلة في التعويضات للمتضررين و هذا دون المصاريف المتعلقة بالحملات التوعوية والملتقيات و الندوات التي تنضمها الجهات المختصة.

إن ميدان حركة المرور نظمته مجموعة من القوانين منها القانون الجديد، غير أن هذه الأخيرة لم يتحقق منها الهدف المنشود وهذا راجع إلى أسباب عديدة : منها افتقار السائق إلى ثقافة السياقة والتي تنحصر في وعيه بالالتزام بجميع شروط السياقة اللائقة و تفاديه الرعونة و عدم الحيطة، فإن كان السائق يدرك معنى الرعونة و عدم الحيطة و ما هي العواقب المنجزة عنهما فسنصل في هذه الحالة إلى الحد من الحوادث الرهيبة التي تحصد كل يوم أرواحا بريئة. إن التحكم في أمن الطرق لا يكون إلا من خلال معالجة جادة لأسباب الحوادث.
وهنا نؤكد أن عدم احترام القوانين و الأنظمة يعد من أهم العوامل المسببة لحوادث المرور و هو ما يدفعنا إلى هذا التساؤل مرة أخرى.

هل هذا القانون الجديد بإمكانه أن يحد من ظاهرة ارتفاع حوادث المرور؟
إن الجواب على هذا السؤال لا يمكن أن يكون إلا بالنفي فمن لا يحترم القانون السابق لا يحترم القانون اللاحق.إن تغيير الدهنيات و التربية و تبني ثقافة احترام القانون والعمل على التحسيس بأهمية وخطورة موضوع حوادث المرور هو الحل الأسلم و ليس اقتراح أحكام جزائية ردعية لوحدها فقط.

الفصل الخامس

المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق

❖ المبحث الأول: قانون المرور و مراحل تطوره.

- **أولا:** القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987.
- **ثانيا:** القانون رقم14/01 المؤرخ في 19 أوت 2004.
- **ثالثا:** القانون رقم16/04 المؤرخ في 10نوفمبر 2004 المعدل والمتم للقانون14/01.

❖ المبحث الثاني: تنظيم ومراقبة حركة المرور.

- **أولا:** تنظيم حركة المرور.
- **ثانيا:** مراقبة حركة المرور.

❖ المبحث الثالث: قانون المرور و الإعلام.

الفصل الخامس

المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق

ترتبط الحركة المرورية بالطريق و تعتبر عنصرا إستراتيجيا في التنقل و عاملا من أهم عوامل الرقي و التطور لأهميتها و حاجة الإنسان لها، و يرتبط المرور ارتباطا وثيقا بالتنمية، فحركة الانتقال من مكان لآخر سواء للأفراد أو للبضائع لها أهميتها في تحقيق مطالب التطور الاقتصادي و الاجتماعي، و في تلبية حاجات الأفراد، و إذا كانت المركبة و ما وصلت إليه من تطور، تعد أهم الأدوات الرئيسية في حركة المرور، فإنها رغم ما حققته للبشرية من منافع (سرعة نقل الأشخاص و البضائع، و توفير الوقت و الجهد ... الخ)، إلا أن لها آثار ضارة على الفرد و المجتمع و البيئة.
و في خضم التطور الاقتصادي و الاجتماعي، و تنامي حاجات الأفراد و الازدياد الهائل في النمو الديمغرافي، تزداد حركة المرور تعقيدا من يوم لآخر، لذا تنتظم حركة المرور عبر الطرق و إذا كان المرور أداة صلة في جميع المجالات، و شريانا حيويا داخل المجتمع، فإن تنظيمه و تحسينه يعدان من الأمور الأساسية في ترقية المجتمع و تحسين تسيير دواليبه و ضمان أمنه و سلامته لأن عملية المرور، و النقل بصفة عامة، أصبحت من ضروريات الحياة.

إن تنظيم النقل علميا يؤدي لا محالة إلى تقوية روابط المجتمع في مختلف تركيباته و مؤسساته كما يرى أن النتائج التي يحققها المجتمع من تنظيم حركة المرور هي :

- سهولة التنقل عبر مختلف أنحاء البلاد الشيء الذي يجعل الوصول إلى مختلف نقاطه و جهاته يتم بكيفية سهلة و ميسورة و آمنة.
- تنمية الاقتصاد الوطني و الرفع من قدراته بفضل حفاظه على موارده المادية و البشرية و إيصال المواد الأولية و البضائع إلى أماكن صنعها و تسويقها تحقيقا للرخاء الذي يهدف إليه المجتمع.
- تقديم خدمات عديدة لكافة المواطنين.

إن تطبيق قوانين المرور من شأنه أن يكون أنماطا حركية ملائمة لردود الأفعال في أوضاع مختلفة ، كما يؤدي إلى استقرار سلوك مناسب و تصرفات قانونية تعمل على تسهيل الحياة اليومية للمواطنين، وإن إلقاء نظرة على الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور يجعل المرء يشعر بخوف شديد إزاء هذه الحوادث التي تذهب بالرأس المال البشري الذي يعتمد عليه الوطن في بناء ه و ازدهاره، و تتسبب في إتلاف العديد من الثروات الوطنية لذا، فإن تنظيم المرور بقوانين محددة و دقيقة و ممكنة التطبيق من شأنه أن يضع حدا لهذه الآفة التي تخلف سنويا خسائر مادية و بشرية ليس الوطن في غنى عنها معتقدا أنه يمكن التقليل من هذه الخسائر عن طريق تطبيق مبدأ " الوقاية خير من العلاج " على أن يتم ذلك بإنشاء مؤسسات يشرف عليها رجال لديهم اختصاص، تعمل للقضاء على العوامل المتسببة في هذه الخسائر بفرض عقوبات مالية و معنوية على مرتكبي المخالفات إلى جانب توفير الشروط الضرورية لاتقاء الحوادث .
لهذا الغرض، يهدف قانون المرور إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، تنتظم من خلاله حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن و السيولة، و استعمال الطرق العمومية بصفة تحقق نقلا عادلا للمواطنين وسير المركبات بهدف ضمان أحسن الظروف الأمنية و أفضلها.

إن تطبيق القانون بكيفية سليمة و فعالة معلق على وضوحه و دقته وعلى تماشيه مع الظروف الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية للمجتمع، إن التطور بكافة أشكاله و أنواعه يتطلب معه التحديث المستمر للقوانين السارية بما يواكب التطور المشهود، و بما أن قانون المرور يحتاج إلى تحديث مستمر و مراجعة على الأقل مرة كل سنة، فارتفاع نسب الحوادث و القتلى و الجرحى كل سنة يجعلنا ندق ناقوس الخطر حيث أن جريمة الطرق فاقت كل شيء.

إذا كانت حوادث المرور أحد أهم الأسباب التي تؤدي بحياة البشر أو تتسبب لهم في عاهات تحد من قدرتهم على النشاط الفعال، فقد أجتهد الإنسان بما و هبه الله من عقل لتنظيم حركة المرور من خلال منظومة من قواعد المرور من التزم بها سلم ومن خالفها خاب وخسر.

يعتبر تنظيم حركة المرور عبر الطرق أولوية الأولويات و ما يسهل تنقل و سائل النقل و تأديتها المهام المنوط بها و سلامة للمواطن و يجعل الحركية دءوبة و فعالة تجعلنا نرقى في مستوى التطلعات و الأفاق لما لهذا الموضوع من أهمية قصوى ، كما أن مشكلة أمن المرور تشكل عقبة كبرى في الجزائر لأسباب مختلفة تجعلنا نفكر جليا في الطرق و الأساليب الكفيلة لتنظيم حركة المرور لسلامة وأمن المواطن. فالأرقام المسجلة من طرف الدرك الوطني و الأمن الوطني و الحماية المدنية التي تبين مدى حجم ظاهرة حوادث المرور على الطرق مرعبة جدا و تدعو إلى دق ناقوس الخطر لتجنب المزيد من الضحايا و التفكير في السبل التي يجب اتخاذها لتحسين الوضعية و جعلها أكثر أمانا.

غير أنه لن يتأتى ذلك إلا بتحقيق جملة من الإجراءات الهامة و المفيدة على رأسها التشريعات التي تتماشى و متطلبات العصر الذي يحتاج إلى المرونة والدقة و الفعالية.

من هنا بات من الضروري اتخاذ تدابير ملائمة منها مراجعة الإطار القانوني الذي يعد عنصرا ملائما للتأثير بصفة ايجابية على الوضعية .

إن الحديث عن القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور جدير بالأهمية لما آلت إليه حوادث المرور في بلادنا. و قانون المرور هو أولا وثيقة إعلامية والجزائر لا تنقصها قوانين هي جديرة بالاحترام بقدر ما تفتقر إلى النجاعة في تطبيقها ميدانيا.

مما لا شك فيه كل تعديل قانوني سوف يعزز آليات تنظيم حركة المرور بصفة أكثر دقة وموضوعية و يدعم السلطات العمومية بأدوات قانونية إضافية.

إن قوانين المرور في الجزائر متعددة و متسلسلة، و لا يمكن حصرها في صفحات قليلة، فهي تشمل أحكام و مبادئ عامة، و تحديد لحركة مرور مختلف الفئات المستعملة للطريق، و أحكام خاصة، و تحديد للعقوبات و المخالفات...الخ.

و مع التغيرات التي تعرفها الجزائر في مجال المرور، فقد تستدعي الظروف في كل مرة إصدار قوانين جديدة قد تكون أكثر تشددا، أو تعديل لقوانين سابقة، أو سداً لفراغ كان مهملا...الخ. و قد يعسر سرد كل هذه القوانين المتعاقبة في هذا البحث لأنها وحدها تكون موضوع بحث قانوني. لذا، أكتفي بذكر بعضها الذي أراه أكثر أهمية، و لا يعني هذا مطلقا بأن البعض الآخر منها ليس جديرا بالأهمية، فكل فيها مكمل لبعضه.

المبحث الأول

قانون المرور و مراحل تطوره

قبل التطرق إلى مختلف النصوص القانونية التي تنظم الطرق و حركة المرور فيها و سلامتها، لابد من تعريف وجيز لقانون المرور لأنه هو الأساس، و التطرق إلى أهم القوانين التي تضمنها وفق تسلسلها الزمني بدءا بقانون 1987.إن قانون المرور هو أولا وثيقة إعلامية لا بد أن يعرف مضمونها

المواطن لأخذ بعين الاعتبار ما تحتوي عليه، و هذه هي مهمة وسائل الإعلام التي تساهم في شرح أحكام هذا القانون من خلال الصحافة المكتوبة و الإذاعة و التلفزة و حتى تقديم برامج خاصة و موائد مستديرة مع رجال القانون و مصالح الأمن و الإعلاميون و التكفل به إعلاميا و اختيار خطاب إعلامي مناسب ليفهمه الجميع و لكي يطبق القانون بصفة مفهومة، و تستخدم أيضا عدة وسائل لتعريفه للمواطنين وتطبيقه من طرفهم كالحملات الإعلامية و التوعوية و التحسيسية.

جاء قانون المرور لتنظيم حركة المرور عبر الطريق و سلامتها بتبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطريق العمومي(من مركبات ومشاة)، من أجل تحقيق و ضمان تنقل آمن و عادل للمواطنين.
و يمتاز هذا القانون بالمرونة مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة.

لهذا ظهرت عدة قوانين و تعديلات صبت كلها في موضوع تنظيم حركة المرور و سلامة المواطن، فكان القانون رقم09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها، و قد تم العمل به لمدة 14 سنة كاملة، مما جعله لا يتماشى مع المستجدات و المعطيات التي طرأت على مختلف الميادين و خاصة تلك المتعلقة بالنقل و التنقل.
فكان لا بد من تعديله بقانون أكثر ملائمة للواقع المعاش و أكثر دقة ووضوح و كان ذلك بالقانون الصادر في 19 أوت 2001 تحت رقم 01/14، و الذي جاء ليبين الكثير من النقاط غير الواضحة في قانون 1987، و التطرق إلى النقائص التي كان يحملها هذا القانون

و بما أن القانون رقم 01/14 لم يحقق الهدف المنشود منه، فقد تم تعديل و إتمام بعض أحكامه بالقانون رقم 16/04 الصادر في 10 نوفمبر2004، الذي حمل تعديلات مست خاصة الجانب الردعي وذلك بوضع تدابير من شأنها تحقيق الردع و الصرامة اللازمة لتطبيق أنجع لمختلف مواد هذا القانون .
من هنا تبدأ دراسة تفصيلية لأهم أحكام هذه القوانين، بمراجعة الأطر القانونية مع شرح الأسباب التي أدت إلى تعديلها. ولا يفوتني الأمر بالإشارة على أن سنة 2009 عرفت صدور القانون رقم 07/09 المؤرخ في 11أكتوبر 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

❖ أولا: القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 (1):

كانت حركة المرور منظمة بموجب أحكام القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم و أمن و شرطة حركة المرور. لقد جاء هذا القانون لتزويد السلطات العمومية بوسائل تسمح لها بتحسين أمن الطرق.
إن الغاية التي كانت منتظرة من هذا القانون قد تحققت أول الأمر، حيث تقلص عدد حوادث المرور من 33436 حادثا سنة 1987 إلى 23768 حادث سنة 1992 غير أن الآثار الإيجابية المحققة زالت حيث شهد من جديد تدهورا في الوضعية بعد سنة 1995، فمنذ هذا التاريخ أصبح عدد الحوادث والقتلى في تزايد مستمر، فمن سنة 1995 إلى سنة 2000 تسببت حوادث المرور في وفاة 22090 شخص و جرح 226738 آخر(2). كما أن هذا القانون أظهر نقائص عديدة.

وقد أستطاع الجهاز التشريعي بما احتواه من إجراءات وتدابير ردعية ووقائية إضافة إلى تمكين

---

1)- القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
2)-أنظر الجدول رقم 04 .

السلطات العمومية من أدوات قانونية و مؤسساتية و كذا تحسين أنظمة الرقابة و الإعلام و التوعية لتخفيف من وطأة هذه الظاهرة لفترة من الزمن.

لكن و بالنظر إلى الوضعية الاستثنائية التي شهدنها الجزائر في سنوات التسعينات، عرفت حوادث المرور عبر الطرق ارتفاعا مذهلا وصل إلى مستويات أصبحت تنذر بالخطر وتهدد انسجام المجتمع. رغم قيمته الكبيرة و مصداقيته في تنظيم حركة المرور و سلامتها إلا أن هذا القانون أصبح لا يفي بالغرض المقصود منه و هو التخفيف من نسبة حوادث المرور و بالتالي التقليل من الخسائر البشرية والمادية الناجمة عنها، وما الارتفاع المذهل في نسبة الحوادث إلا دليلا على أن الإجراءات التي يحملها لم تعد قادرة على احتواء هذه الظاهرة و التحكم فيها.

1- <u>أسباب تعديل القانون:</u>

أصبحت حوادث المرور تهدد الاستقرار الاجتماعي و ظهور أشكال جديدة من المسببات جعلوا الإطار القانوني المتمثل في القانون رقم 87-09 جهازا تشريعيا منقوصا وغير ملائم كونه يفتقر إلى عامل التحسين و التكييف مع المعطيات الحالية لمتطلبات أمن الطرق في الجزائر.

يتعلق الأمر أساسا بالنقائص الآتية :

- **<u>النقائص و الثغرات القانونية :</u>**

بينت دراسة وضعية حركة المرور أن :

السلوك السلبي لمستعملي الطريق و بصفة خاصة سائقي السيارات هو ناجم عن النقائص المسجلة على مستوى هدا القانون.

بالفعل فإننا نلاحظ ما يأتي :

من أهم الأسباب التي أدت إلى تعديله أن القانون رقم 09/87 الصادر في 10 فيفري1987 جاء في صياغة معقدة يصعب الإلمام بها، فهو ليس في متناول العامة. إضافة إلى انعدام الوسائل و الآليات المستعملة لتبليغه و لتعميمه على الجمهور لأن المواطن هو المقصد و الغاية من وضع هذا التشريع قصد حمايته من الأخطار.

- **<u>عدم مسايرته مع التطور:</u>**

أصبح القانون لا يتماشى مع التطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة، بعدم مسيرته لها و عدم تطابق أحكامه معها . يمكن تلخيص بعض النقاط من هذا الجانب فيما يلي:

- **<u>الجانب الردعي:</u>**

نظرا لدوره في التأثير على السائقين و جعلهم يحترمون قانون المرور، فإنه لم يعد كاف و مجد

في ظل القانون نظرا:

- لعدم تحسين غرامات مخالفات قواعد المرور و إجراءات المتابعة و لضآلة قيمة الغرامات الجزافية. إن الغرامات المالية أصبحت مع مرور الوقت غير ردعية بعد التدهور الذي عرفه الدينار و عدم وجود جهاز فعال و قادر على تحصيل كل الغرامات الجزافية.

- نقص قائمة المخالفات: قائمة المخالفات غير كاملة على سبيل المثال السياقة تحت تأثير المخدرات.

- **مساهمة المركبة في ارتفاع نسبة حوادث المرور:**

نظرا لكون عملية التنقل تعتمد على عنصر المركبة، كان من اللازم وضع أحكام و شروط لكيفية سيرها، وهذا ما أهمله القانون 09/87 ولم يعطه العناية الكافية.

- **الظواهر الجديدة بعد صدور هذا القانون:**

نتيجة للتطورات الحاصلة في شتى المجالات (الاقتصادية والتكنولوجية...) برزت ظواهر وعادات جديدة بعد هذا القانون أثرت في حركة المرور، وساهمت في ارتفاع نسبة الحوادث، مثل:

- عدم مسايرة القانون للتطور التكنولوجي، على سبيل المثال استعمال الهاتف النقال. فكان من الواجب وضع قواعد وأحكام بغية التحكم في الوضع و هو ما لم يعالجه القانون القديم 09/87 باعتبار أن الظاهرة جديدة.

- عدم التنصيص على وضع وسائل تأطير العمليات المرتبطة بالمرور.

إن القانون لم ينصص على وضع الوسائل الملائمة لتأطير و مراقبة نشاط تعليم سياقة السيارات. يضاف هذا إلى الأسباب المذكورة و التي عززت فكرة تعديله لعدم مسايرته للأوضاع.

- **النقائص ذات الطابع المادي :**

يضاف إلى النقائص القانونية النقائص المادية الآتية :

- ضعف الإمكانيات المخصصة لمكافحة حوادث المرور حيث وجهت مند سنة 1992 مصالح الأمن المكلفة بالمراقبة على الطرق إلى مهام أخرى.

- نقص الوسائل الممنوحة للوقاية من حوادث المرور في الاعتمادات الممنوحة لحملات التوعية والوقاية و عدم إستمراريتها في الوقت و الموضوع.

- نقص الوسائل المادية و البشرية و التربوية للوقاية من حوادث المرور.
- عدم فعالية الجهاز المكلف بتحصيل الغرامات التي بلغت ملايير الدنانير في السنة .

اعتبارا لنتائج التشخيص هذه، بات من الضروري التفكير في الطرق والسبل بترقية الأمن عبر الطرق و اتخاذ التدابير و الإجراءات المستعجلة.
تطلبت هذه الوضعية وضع إجراءات جديدة شأنها أن تغير سلوكيات مستعملي الطرق عن طريق التربية والتكوين و الوقاية و كذا بوضع نظام ردعي فعال و مكيف مع ظروف المحيط الحالي.

و بما أن قانون 1987 تجاوزته الأحداث فإن تعديل أحكامه أصبح ضروريا وضمن موضوع هذا الانشغال ووضعية انعدام أمن الطرق التي وصلت إلى مستوى من التدهور، أصبح فيه أمر مراجعة الإطار القانوني شرطا ضروريا و أساسيا للتأثير المباشر على الوضعية.

❖ **ثانيا: القانون رقم14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 (1) :**

1- أهم التعديلات:

➢ **المحاور الجديدة للجهاز التشريعي:**

بعث صدور هذا القانون بالأمل لدى الكثيرين من مستعملي الطريق، لتغيير الوضع الرهيب الذي وصلت إليه الطرق و التي أصبحت مسرحا يوميا لوقوع حوادث مرور أليمة.
أنبعث هذا الأمل من الخصائص التي يحملها هذا التعديل (القانون14/01) الذي جاء شاملا لكل العوامل التي تعتبر رئيسية في وقوع حوادث المرور (الإنسان، المركبة، الطريق).
يعد هذا القانون الخطوة الأولى و الأساسية ضمن مسعى إنشاء منظومة شاملة من التشريعات والمؤسسات والعمليات لترقية سياسة أمن المرور، و ذلك من خلال ضبط تنظيم متسلسل لحركة المرور و إحداث نظام وقاية و تبنى تدابير و إجراءات أكثر ردعا و أكثر فعالية.
ويدل هذا إلى عزم السلطات العمومية على إعادة الاعتبار في هذا المجال و العمل على التكفل الفعلي و الجاد بموضوع أمن المرور عبر الطرق و سلامتها.

و بالنظر إلى أهمية هذا القانون و ارتباطه المباشر بالحياة اليومية للمواطن و ضرورة حمايته من حوادث المرور أدخلت فيه العديد من المحاور منها :

- **على المستوى التنظيمي :**

- تدعيم الإطار المؤسساتي المكلف بتحديد ووضع السياسة الوطنية و المحلية المتعلقة بالوقاية وأمن الطرق (المواد 60 و63 و64).
- إشراك الجماعات المحلية عند تحديد السياسة المحلية في ميدان حركة المرور و أمن الطرقات من خلال إعداد و تنفيذ مخططات حركة المرور قصد عقلنة تنقلات الأشخاص و الأملاك و تسهيل سيولة الحركة في أحسن الظروف.
- إحداث وسائل تأطير تسمح بمراقبة نشاط حركة المرور بإنشاء بطاقية وطنية للبطاقات الرمادية ورخص السياقة و مخالفات قانون المرور (المواد 54 و 61 و 139).
- إحداث مؤسسة تكلف بتأطير النشاطات المرتبطة بتعليم السياقة و تنظيم امتحانات للحصول على رخصة السياقة.
- إدراج مادة جديدة (المادة 520) تنص على أن يخضع تحويل ملكية المركبة أو إتلافها لتصريح.

- **على المستوى التربوي و التكويني :**

- إقرار إلزامية تعليم قواعد المرور على مستوى المؤسسات المدرسية قصد تحضير الأطفال

---

1)-القانون رقم 14/01 المؤرخ في19 أوت 2001 ، المعدل و المتمم المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

لمواجهة محيط الطريق علما أن هذه الشريحة هي أكثر عرضة لحوادث المرور.

- وضع نظام خاص للراجلين المتورطين في حوادث المرور. إن حل هذه الإشكالية الخاصة بالراجلين يتمثل في اللجوء إلى عملية شرح و تبسيط قواعد السير و الانضباط و حملات إعلامية و تحسيسية و تربوية على أوسع نطاق (المادة 34 و ما يليها).

- التكوين الإضافي الإجباري للسائقين المحترفين للنقل العمومي للمسافرين و البضائع خاصة المواد الخطيرة منها (المادة 58).

- بساطة التناول: تبسيط صياغته و إصداره في كتيبات صغيرة متوفرة في السوق و بأسعار مدروسة، حتى يتسنى للسائق الإطلاع عليه لأنه هو المعني به.

- **<u>على المستوى الردعي : تقوية الجانب الردعي :</u>**

- زيادة مبلغ الغرامات المالية وذلك عن طريق التشدد في قيمة الغرامات الجزافية المتعلقة بالمخالفات و رفع قيمتها حيث وصل حدها إلى 150.000 دج بعدما كان في القانون 09/87 يعادل500 دج و هذا لجعل مستعملي الطريق يتحلون بمسؤولية أكثر (المادة 65 و ما يليها)، كما نجد مثلا أن الغرامة المتعلقة بالمكوث التعسفي كانت تتراوح ما بين 80 و 150 دج في قانون 1987، بينما في ظل القانون الجديد أصبحت تتراوح ما بين 300و 800 دج حسب نص المادة 73 من المرسوم14/01.
- إدراج أصناف جديدة من المخالفات قصد سحب أو إلغاء رخصة السياقة في الحالات آلاتية :

* السياقة في حالة السكر.

* السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة في خانة المخدرات و التي تتسبب في القتل غير العمدي (المواد 18و 66و67).

* رفع من قيمة الغرامة الجزافية و تخفيض نسبة الكحول في الدم.
بالنسبة للعقوبة فإن كل شخص يقود مركبة تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تذهب بالعقل و تصنف ضمن أصناف المخدرات، فإنه يعاقب بالحبس من (شهرين 2 إلى 18 شهرا) و بغرامة من 5000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، متى ثبت وجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.1غ/ل. وهذا ما نصت عليه المادة 67 من قانون14/01.

- **<u>منع الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أثناء السياقة:</u>**

الأمر يخص السائق و الراكب في المقعد الأمامي و رفع الغرامة في حالة المخالفة إلى 800دج حسب نص المادة 71 فقرة 09.
حسب نص المادة 76 من المرسوم14/01 فإن كل سائق يستعمل يدويا الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة سيعاقب بغرامة من 800 إلى 1500دج.
في حالة وقوع حادث أدى إلى الجرح أو القتل الخطأ وثبت أن السائق كان يستعمل هذه الأجهزة عند وقوع الحادث فإن العقوبة تشدد بغرامة من 5000 إلى 50.000دج و بالحبس من 3 أشهر إلى 3سنوات أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.
إلصاق شريط بلاستيكي أو استعمال أية طريقة أخرى تعتم زجاج العربة (المادة 48).

التخفيض أو الزيادة في سرعة العربات على الطرق ذات الحركة الكثيفة مخالفة لأحكام القانون (المادة 71).

- **<u>إجبارية استعمال حزام الأمن:</u>**

هذا الأمر يخص السائق و الراكب في المقعد الأمامي، ورفع الغرامة في حالة المخالفة إلى 800 دج حسب نص المادة 71 فقرة 09.

إن القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 الذي كان يهدف أساسا إلى تحديث عملية المرور عبر الطرق و تنظيمها و إحداث أجهزة للوقاية لم يحقق ما كان يصبو إليه، فحسب ما جاء في الإحصائيات فإن 5,16 % فقط من الغرامات الجزافية تم تسديدها بينما سجلت إدارة الضرائب نسبة تحصيل لا تتجاوز 04 %مع ارتفاع عدد الحوادث و القتلى.

والسؤال الذي يطرح نفسه ما هي الأسباب التي أدت إلى هذا الفشل؟

و الجواب واضح حيث أن المسؤولية مسؤولية الجميع و الجميع يساهمون في ذلك من المواطن إلى السائق إلى السيارة إلى الطريق إلى شرطة المرور إلى المسئولين.

والحديث يدور أيضا حول :

- عدم صلاحية أغلبية الطرق و ضيقها و عدم تحديثها.
- عدم صلاحية أغلبية المركبات و الشاحنات و طرق سيرها إذ أصبحت كحاملات الموت.
- تحول بعض وسائل نقل المسافرين و سيارات الأجرة بالخصوص إلى نعوش متحركة.
- عدم امتثال السائقين للقانون و تجاوزه.
- عدم وجود الصرامة في تطبيق القانون في الواقع.

إن القانون الجديد يعتبر طموحا للحد من حوادث المرور و الوقاية منها من حيث تشديد العقوبات ورفع الغرامات و الوعي والصرامة في تطبيقه.

<u>2-ماذا حقق القانون14/01 ؟</u>

الإحصائيات التي سجلتها مصالح الأمن و الدرك الوطنيين تشير إلى أنه تم تسجيل 43777 حادث مرور سنة 2004، أدى إلى وفاة 4356 شخص و جرح 64714 آخر.

رغم صدور قانون المرور الجديد و ما حمله من تعديلات مهمة خاصة في جانبه الردعي، وصرامة المراقبة، إلا أنه لم يمنع من تفاقم ظاهرة الحوادث.

فبمقارنة حوادث المرور لسنة 2004 بتلك الحاصلة سنة 2003 ، فقد قدرت الزيادة في نسبة حوادث المرور بنسبة 550 حادث أي ما يعادل 1,27 %، كما أرتفع عدد القتلى بـــ 13 قتيلا أي ما يعادل الزيادة بنسبة 0,29 %، ناهيك عن الخسائر المالية (العمومية والخاصة) نظرا لكون هذه الظاهرة تزداد تفاقما و آفة تحتاج إلى اهتمام وتكفل أكبر. برزت ضرورة التحكم في هذه الظاهرة بإصدار قانون معدل للقانون 01/14 وهو القانون رقم16/04 الصادر في 10 نوفمبر 2004 والذي دخل حيز التطبيق في مارس 2005.

❖ **<u>ثالثا :القانون رقم16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون14/01(1):</u>**

إن القانون المعدل و المتمم رقم14/01 و المتعلق بتنظيم حركة المرور و سلامتها و أمنها بالغ الأهمية لكونه يشكل أداة تستعملها السلطة المعنية في فرض أدنى حد من النظام في الطرق التي تحصد

---

1) -القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل و المتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

فيها حوادث المرور يوميا عشرات الأرواح, فأصبحت الجزائر تحتل إحدى المراتب الأولى من حيث عدد ضحايا حوادث المرور الأليمة.

جاء هذا القانون ليدعم المنظومة التشريعية المتعلقة بحركة المرور وتنظيمها بتعديل بعض أحكام القانون14/01 الذي لم يحقق الأهداف المرجوة منه، إذ رغم أنه غير من سلوك الكثير من السائقين، و جعلهم يحترمون قواعد السير و الأمان، إلا أنه لم يحقق الأهم وهو الحد من ظاهرة تزايد حوادث المرور.

- **<u>أحكام هذا القانون :</u>**

يعد هذا القانون الذي يعدل و يتمم القانون رقم14/01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـــ 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها حلقة من الحلقات التي اتخذتها الدولة لاستكمال الإطار التشريعي و ضبطه بغية توفير النصوص الرادعة أكثر للتقليل من عدد الحوادث و التخفيض من درجة خطورتها.
و لذا، فإن هذا القانون ينص على جملة من الأحكام والتدابير التي من شأنها تحقيق الردع و الصرامة في التنفيذ. نذكر منها ما يأتي :

- توسيع حالات السحب الفوري لرخصة السياقة و تعليقها ليشمل عددا أكبر من المخالفات .
- تنظيم نقل الحاويات و المعاقبة الصارمة لمخالفيه.
- تحديد مدة التعليق الإداري حسب خطورة المخالفة.
- كيفية وضع الممهلات و تنظيمها .
- الرفع من قيمة الغرامات المالية .

لقد جاء هذا القانون بعد ارتفاع نسبة الحوادث التي أدت إلى ارتفاع نسبة الضحايا و الجرحى, و كدا الخسائر المادية منذ إصدار القانون رقم14/01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـــ 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
إن الدولة تنفق أموالا باهظة على حوادث المرور و ما ينتج عنها من إصابات و إعاقات, إن القانون رقم14/01 لم يكن ردعيا و خاصة التحصيلات الجزافية التي كانت تسدد و التي تعتبر ضعيفة جدا منذ إصدار هذا القانون.

- **<u>إجراءات هذا القانون :</u>**

إن الإجراءات الردعية المنصوص عليها في القانون رقم14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 قد تم تشديدها مقارنة بالقوانين السابقة خصوصا ما يتعلق بالمخالفات المتسببة في حوادث المرور وعقوبة الغرامة الجزافية، و كذا حالات سحب رخص السياقة و تعليقها التي جاء بها هذا القانون الجديد بتوسيعها، غير أن هذه الإجراءات لم تنفع كثيرا في تحسين ظروف الأمن و السلامة عبر الطرق، و ما يزال الوضع مقلقا باعتبار أن النصوص التنظيمية لم يصدر منها إلا القليل ورغم صدور بعضها في المدة الأخيرة فإن التأخر الواضح يظل ملحوظا.
في هذا الشأن، إن التطبيق الفعال لهذا القانون مرتبط بإصدار النصوص التطبيقية و ثانيا بتقنيتها و تبسيط قراءتها لتسهيل فهمها و تنفيذها من قبل الأعوان المكلفين بالأمن عبر الطرق.

كما يلاحظ أن هناك إجراءات وهياكل من المفروض أن تصاحب تطبيق قانون المرور، و هي مقررة في إطار القانون رقم14/01 نذكر منها :

- o البطاقية الوطنية للمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور.
- o البطاقية الوطنية للبطاقات الرمادية .
- o البطاقية الوطنية لرخص السياقة.

ذلك أن هذه الهياكل و الإجراءات وسائل مكملة تساعد على الرقابة و المتابعة التي تعد بمثابة آلية رئيسية للتحسيس و الردع، وعدم تجسيدها أو التأخر في ذلك ينعكس على الفاعلية في تطبيق هذا القانون.
إن القانون لا يعمل وحده ولا يؤتي ثماره إلا إذا التزم به الإنسان و لا يكون ذلك إلا من خلال ضمير حي أو سلطة تحمل عليه أو كليهما.
لأول مرة يعرض قانون به مواد تقنية لا يمكن إضافة الكثير إليه لكن رغم ذلك هنالك، افتقار إلى النصوص التطبيقية و عدم تطبيق قانون المرور.
إن الإطار التشريعي مهما كانت أهميته و نجاعة تقنيته لظاهرة يظل عديم الجدوى ما لم يوضع آلية التطبيق و توفير الوسائل الضرورية.

و بالفعل فقد أصبحت وضعية حوادث المرور تثير قلق كل المواطنين و أدت إلى تدخل رئيس الجمهورية بجامعة "سعد دحلب" بالبليدة سنة 2005 حيث ألح على ضرورة الإسراع في التكفل بهذه الآفة الاجتماعية التي تمس العديد من المواطنين بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.
عند صدور القانون رقم14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها, كان الآمال معلق عليه للحد من هذه الآفة، حيث أدخل النص ترتيبات جديدة ترمي إلى تزويد السلطات العمومية بوسائل قانونية و تنظيمية لمكافحة وقوع حوادث المرور بشكل أفضل, و قد شكل إجراء الغرامة الجزافية المنصوص عليه في هذا القانون، الحجر الأساسي للنظام الوقائي المكرس و الذي يرتكز أساسا على وعي المواطن و مسؤوليته إضافة إلى العقوبات الأخرى الأكثر ردعا.

كان هدف هذا الإجراء، هو تحقيق التوازن المنشود من قبل المشرع فيما يخص حقوق المواطنين و حرياتهم و متطلبات الأمن، و الملاحظ اليوم، هو عدم فعالية هذا الإجراء مع ضعف مستوى تحصيل الغرامات الجزافية و التي تتراوح في الجزائر بين نسبتي 02,5 % و05 % مقارنة بالدول المتقدمة التي تتراوح فيها نسبة التحصيل بين 85% و 98% .
إن عدم تقبل هذه الوضعية و خاصة أن حوادث المرور تشكل خطرا مأساويا على المجموعة الوطنية دفع إلى التحرك لإصلاح هذه الإختلالات بإخاذ التدابير المناسبة و هذا بتكثيف الجهاز الردعي.
في هذا الإطار بالذات، يندرج تعديل القانون رقم14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
جاء القانون16/04 بأكثر صرامة، إذ وسعت من خلاله حالات سحب رخص السياقة، كما أزيل الغموض على نقاط عديدة في القانون14/01.

- **تعديلات القانون :**

إن هذا المسعى لا يتعلق بالمراجعة الكلية للنص كونه يحتوي على إجراءات معتبرة ما زالت صالحة لأنها تسهم في القضاء على هذه الآفة غير أنه و إنطلاقا من تقييم و تحليل الإختلالات المسجلة في تطبيق القانون الساري المفعول، تم التفكير في تعديل بعض الأحكام الرئيسية و ذلك بتدعيم طابعه الردعي من أجل التوصل في النهاية إلى تغيير السلوكيات الإجرامية الملاحظة و المتسببة في هذه المأساة اليومية، و تتمحور هذه التعديلات فيما يأتي :

- **إجبارية المراقبة التقنية للسيارات:**

حسب نص المادة 09 مكرر من القانون 16/04، فإنه يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية والتي أضحت وثيقة إدارية إجبارية.
كما تنص المادة 42 المعدلة بالمادة 90 على أن السيارات تخضع للمراقبة قبل وضعها للسير لأول مرة داخل التراب الجزائري أو عندما تجري عليها تغييرات وهذا من أجل التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية.

- **تحديد سن السياقة:**

تحديد السن القانونية لقيادة المركبات المسماة ذات الوزن الثقيل بـــ 25 سنة و هذا حسب ما نصت عليه المادة 10 مكرر التي عدلت المادة 10 للقانون14/01.

- **تثبيت الحاويات:**

وهي مادة جديدة:

نصت المادة 16 مكرر على أنه يجب أن تكون كل مركبة معدلة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية، تصادق عليه المصالح المختصة.
كما أنه يمنع تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة، كما كان عليه الحال من قبل، و إلا عرضت صاحبها إلى السحب الفوري لرخصة السياقة .

- **وضع الممهلات:**

لقد لاحظ العام و الخاص، الفوضى العارمة التي تتميز بها الطرق فيما يتعلق بوضع الممهلات، ولهذا فإن هذا النص يكرس مبدأ الترخيص المسبق، من قبل الوالي لوضع الممهلات كما ورد في المادة 05 من نص القانون.
نظمت المادة 27 وضع الممهلات وإن نصت على أن وضعها لا يكون مسموحا إلا برخصة من الوالي بناءا على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.
و إلا فإنه يتعرض للعقوبة بالحبس شهرين إلى 06 أشهر و بغرامة من 25.000 إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل من وضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور دون ترخيص من الوالي حسب المادة 80 مكرر.

- **قواعد متعلقة بالسير :**

  - **احترام المسافة الأمنية المحددة بين السيارات :**

و هذا ما جاءت به المادة 09 مكرر وتضاف إلى المادة 09 من قانون14/01.

- **السير على شريط التوقف ألاستعجالي:**

إن القانون14/01 يعاقب التوقف المؤقت على شريط التوقف ألاستعجالي, و لكنه لا يعاقب السير عليه فالزلزال الذي ضرب ولاية بومرداس في 21 مايو2003، و الصعوبات التي برزت لإيصال الإسعافات إلى هذه الولايات فرضوا تنظيم هذه المسألة، و عقوبات ملائمة تتمثل في غرامة من 800 إلى 1500دج و السحب الفوري لرخصة السياقة في هذه الحالة، و هذا الانشغال متكفل به في المادتين 08 و 16 من نص القانون الجديد.
يمنع المرور على شريط التوقف الإستعجالي بالنسبة لجميع المركبات باستثناء حالات الاستعجال ومركبات الأمن العمومي وهذا حسب نص المادة39 مكرر والتي تضاف إلى أحكام المادة 39 من القانون14/01.

- **حالة السحب النهائي للمركبة من السير:**

نصت المادة 52 مكرر على أنه يجب على كل مالك لسيارة ثبت عدم صلاحيتها للسير من طرف المصالح التقنية أن يسلم البطاقة الرمادية لمصالح الولاية التي تحمل رقمها في غضون 03 أشهر من تاريخ إصدار المحضر، وتضاف هذه المادة إلى المادة 562 من قانون14/01 والتي تناولت هذا الموضوع من قبل. تهدف هذه المادة إلى التحكم في المعطيات الضرورية لمعرفة مكونات الحظيرة الوطنية للمركبات وكذا غلق الباب أمام الممارسات غير المشروعة.

- **نقطة تتعلق بالمتحصلين الجدد على رخصة السياقة وإمكانية إلغاءها:**

جاء في نص المادة 55 مكرر والتي تضاف إلى المادة55 للقانون14/01 أن كل متحصل جديد على رخصة السياقة ومهما كان نوع المركبة، يخضع إلى فترة تجريبية مدتها سنتان(2) وتسلم له خلال هذه الفترة شهادة قيادة مؤقتة صالحة للاستعمال لمدة سنتين(فترة التجريب.)
إن المتحصل على شهادة القيادة المؤقتة وفي حالة ارتكابه لبعض المخالفات تلغي شهادته.
وما يجب الإشارة إليه هو أن هذه الرخصة يمكن إلغاؤها، وهذا ما نصت عليه المادة 103 مكرر والتي جاء فيها:

- تجاوز السرعة القانونية المرخص بها في الطرق و المنصوص عليها في المادة 74 القانون 14/01.
- المخالفات المنصوص عليها في المادة 01 و 02 و 03 و 04 و 06 و 07 و هي:
  - السياقة في حالة السكر.
  - السياقة تحت تأثير مواد و أعشاب مخدرة.
  - جنحة الفرار بعد التسبب في حادث.
  - رفض الخضوع للتفتيش و مختلف التحقيقات.
  - استعمال أجهزة و آلات للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة المخالفات.

تضيف المادة 103 مكرر في فقرتها الثانية أن السائق سيتعرض لنفس العقوبة إذا كان متسببا في حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ أو الجرح الخطير.

وفي هذه الحالة (حالة الإلغاء) فإن السائق ينتظر مرور 06 أشهر من تاريخ صدور إلغاء شهادته المؤقتة، وبعدها يجبر على إعادة إجراء كل الامتحانات الخاصة برخصة السياقة.

- o **تشديد العقوبات وتوسيع مجال سحب الرخص:**

من أهم السمات التي تميز بها التعديل الأخير للقانون رقم16/04، هو رفعه للعقوبات و لقيمة الغرامات وكذا توسيع مجال سحب الرخص.

- ▪ **فيما يخص الغرامات الجزافية و العقوبات نجد:**

أن الغرامة تكون من 5000دج إلى 50.000دج في حالة تجاوز السرعة المنصوص عليها في المادة 74 للقانون14/01 لكل من :

- تجاوز بـــ 40 كلم/سا للسرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع و التي هي 120 كلم/سا فتصبح سرعته 160 كلم/سا فما فوق و هذا تجاوز للسرعة.
- بـــ 30 كلم/سا للسرعة القانونية المرخص بها خارج المجمعات السكانية.
- بـــ 20 كلم/سا للسرعة القانونية المرخص بها داخل المجمعات السكانية.

وهذا دون المساس بالعقوبات المتعلقة بسحب رخصة السياقة.
إن الحد الأقصى للغرامة المالية المتعلقة بمخالفة تجاوز السرعة في القانون14/01 كانت 10.000 دج.

- إن كل من يضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور دون ترخيص من الوالي يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر و بغرامة من 2500 إلى 100000دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، وتضاعف العقوبة في حالة العود.
  وهذا ما نصت عليه المادة 80 مكرر و التي تضاف إلى أحكام المادة 80 للقانون14/01.
- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة يؤديان بصاحبهما إلى السحب الفوري لرخصة السياقة لمدة شهر واحد، وبغرامة من 1.500 إلى 5000دج حسب نص المادة 76 من القانون16/04، بعدما كانت العقوبة تتمثل في غرامة من 800 إلى 5000دج في القانون14/01 .
- قرار تعليق رخصة السياقة يكون من الوالي بصفة مؤقتة، وهذا بعد إطلاعه على محضر إثبات المخالفة وبعد أخذ رأي لجنة سحب رخصة السياقة، حسب نص المادة 108 من قانون 16/04.

- o **حالات و إجراءات سحب رخصة السياقة:**

أهم نقطة أحتواها القانون الجديد هي إدراج إجراءات مشددة تسحب فيها رخصة السياقة من السائقين الذين لا يحترمون القانون،وصدرت في ثلاث مستويات:

أ – السحب الفوري لرخص السياقة مع تعليق القدرة على السياقة:

و هذا في حالة قيام السائق بإحدى المخالافات17 المحددة في القانون وهي:

1. حالة ارتكاب جريمة الجرح أو القتل الخطأ بسبب التهاون (المادة 65.) .

2. حالة ارتكاب جريمة الجرح أو القتل الخطأ عند القيادة في حالة سكر(المادة66).

3. حالة قيادة مركبة تحت تأثير الكحول، ويثبت أنها موجودة في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.10 غ/ل (المادة 67 فقرة 01).

4. حالة قيادة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات (المادة 02/67).

5. حالة جنحة الفرار بعد ارتكاب مخالفة (المادة 69).

6. مخالفة أحكام تقاطع الطرق و أولوية المرور (المادة02/72).

7. حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة (4/72).

8. المخالفات المتعلقة بالإنارة خاصة أثناء الليل وانتشار الضباب (08/72).

9. الزيادة في الحمولة (المادة 09/72).

10 عند نقل الحاويات في مركبة غير مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية المصادق عليه من المصالح المعنية (المادة 16 مكررا).

11. عند تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أي وسائل أخرى (المادة16مكرر2).
12. حالة عدم امتثال السائق لإنذار التوقف.

13. حالة رفض الإمتثال و الخضوع للتحقيق.

14. عدم احترام سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدونها أو نصف مقطورة المادة (09/71).

15. عدم احترام إشارات الأمر بالتوقف (المادة 04/71) .

16. تجاوز الخط الأبيض و الأصفر (المادة 12/71).

17. مخالفة الإجراءات المتعلقة باتجاهات المرور الإلزامية مثل (السير في الاتجاه المعاكس) (المادة 01/72).

نلاحظ من خلال المخالفات المحددة في هذا الباب أن الإجراءات الجديدة تعرضت لجميع المخالفات التي من شأنها عرقلة حركة السير العادية وتعريض حياة المواطنين للخطر، وهو ما ينتج عنه سحب فوري لرخصة السياقة من طرف الأعوان المؤهلين لذلك، مع تعليق قدرة السائق على السياقة لمدة لا تزيد عن 15 يوما، ويسلم له محضر إثبات سحب رخصة السياقة يبدأ سريانه خلال 48 ساعة من تاريخ الإثبات.

ب – السحب الفوري لرخص السياقة دون تعليق القدرة على السياقة:

حدد قانون المرور الجديد المعدل والمتمم المخالفات التي تستوجب سحب رخص السياقة لمدة لا تزيد عن 15يوما مع إبقاء القدرة على السياقة بموجب محضر إثبات يقدم للسائق ذلك في الحالات الآتية:

1. عند التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية (المادة 02/71).

2. عند مخالفة الإجراءات المتعلقة بوضع حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية (المادة 09/71).
3. عند مخالفة الإجراءات المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدرجات النارية و الراكبين(المادة 10/71).
4. عند الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أثناء القيادة (المادة 76).
5. عند استعمال خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء القيادة (المادة 76).

جميع هذه الحالات تستدعي سحب رخص السياقة، ويتحصل بموجبها السائق على محضر تسليم في انتظار استدعائه للوقوف أمام اللجنة الولائية لتعليق رخص السياقة.

ج – تحرير محاضر ضد السائقين دون سحب الرخص:

حدد القانون16/04 المعدل والمتمم 10 مخالفات لا يتم على إثرها سحب الرخص لكن يتعرض السائق لإجراءات المتابعة من قبل الوالي بعدما يحرر له محضر بهدف تعليق أو إلغاء رخصة السياقة وذلك في الحالات التالية:

1. عند تجاوز الممرات المخصصة للراجلين دون التأكد من عدم وجود راجلين (المادة02/38).
2. عند مخالفة الإجراءات المتعلقة بالتقاطع والتجاوز(المادة 03/71).
3. عند مخالفة الإجراءات المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور الخطوط الحديدية(المادة06/71).
4. عند التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من عدم خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم عن رغبته في تغيير الاتجاه (المادة 06/72).
5. عند زيادة السرعة بهدف منع سائق آخر أراد التجاوز (المادة 02/72).
6. عند نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن (10سنوات) في الأماكن الأمامية (المادة10/72).
7. عند عدم وضع الإشارة (80كلم/سا) بالنسبة للسائقين المتحصلين على رخصة السياقة منذ أقل من سنتين (02) (المادة 102).
8. عند تجاوز السرعة (80كلم/سا) بالنسبة للسائقين المتحصلين على رخصة السياقة منذ أقل من سنتين (المادة 103).
9. عند تجاوز السرعة القانونية المرخص بها(المادة 74).
10. عند العبور على بعض الجسور المحدودة الحمولة (المادة 06/111).
11. عند استعمال أجهزة مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة المرور، وإما للتشويش على سير الأدوات المستعملة (المادة 07/111).
12. في أحكام و حالات خاصة بالسائقين الجدد (المادة 103 مكرر).

بالنسبة للسائقين الجدد وبالإضافة إلى السحب الفوري لشهادتهم المؤقتة يمكن إلغاؤها من طرف الوالي في حالة ارتكاب الجنح التالية:

- **تجاوز السرعة المفروضة بـــ:**

  - ✓ 40 كلم/سا على الطرق السريعة.
  - ✓ 30 كلم/سا خارج المناطق السكنية.
  - ✓ 20 كلم/سا داخل المناطق السكنية.

- سياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد و أعشاب مصنفة ضمن المخدرات.
- جنحة الفرار ورفض الخضوع و المراقبة.
- العبور على الجسور المحدودة الحمولة.
- استعمال أجهزة التشويش على سير الأدوات المستعملة.

o **حالات سحب رخص السياقة لمدة سنة كاملة:**

و هذا الحق مخول للوالي، بحيث يمكنه إصدار قرار سحب رخصة السياقة لمدة سنة كاملة، وهذا في حالات محددة قانونا وهي:

- السياقة في حالة سكر (المادة 01/111).
- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات (المادة 02/111).
- جنحة الفرار بعد التسبب في حادث، مع العلم بذلك (المادة 03/111).
- رفض الخضوع لإجراءات التفتيش و المراقبة (المادة 04/111).
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة (المادة 05/111).
- عند العبور على بعض الجسور المحدودة الحمولة (المادة 06/111).

o **حالات سحب رخص السياقة لمدة سنتين:**

وهذا الحق مخول للوالي، بحيث يمكنه إصدار قرار سحب رخصة السياقة لمدة سنتين كاملتين، وهذا في حالة الحادث الذي يؤدي إلى القتل أو الجرح الخطأ. إن معالجة ظاهرة الحوادث التي ما فتئت تتفاقم يوما بعد يوم لا يكون بسن القوانين فقط وإنما بتوفير آليات احترامها، من جهة بالردع والتوعية و التحسيس و من جهة أخرى تستدعي تجنيد و توظيف كل الطاقات المتوفرة و تضافر الجهود.

المبحث الثاني

تنظيم و مراقبة حركة المرور عبر الطرق

تشتهر الجزائر بكثرة حوادث المرور، و يختلف نوع الحوادث من منطقة إلى أخرى و من مدينة إلى أخرى. كما أن هناك اختلاف بين الحوادث التي تقع في شوارع المدينة و التي تحدث خارج المناطق العمرانية و كذا مختلف الصناعات أو الأنشطة المتنوعة أو منطقة ما على نوع حوادث المرور، حيث أن المناطق التي تعرف برداءة الطقس قد تظهر بها حوادث المرور الناتجة عن رداءة الأحوال الجوية أكثر من غيرها من المناطق، و هناك عوامل خارجية أخرى قد تقلل أو تزيد من عدد الحوادث، إذ أن إحصائيات حوادث المرور تبين أن من أهم أسباب وقوع الحوادث في الجزائر هو عدم احترام السائق

لقوانين المرور، فمن المنطق أن يتمثل السائق في نشاطه اليومي للسياقة إلى قواعد تؤمن سيره و تنظم حركة المرور في آن واحد.
إن وضعية قواعد المرور في الجزائر و كسائر البلدان عامة تتواجد على أربعة أنواع:

- **أولا: تنظيم حركة المرور:**

  - **القواعد الآمرة :**

هذه القواعد خاصة بالاعتداء الخطير الذي يسببه السائق، مثل: السياقة في حالة سكر.

  - **القواعد القانونية المتنازع فيها :**

هي خاصة بالمحافظة على السرعة المتبعة من قبل السائق.

القواعد الغير متنازع فيها :
هي القواعد المقبولة من أي سائق، كالتوقف عند الضوء الأحمر.

  - **القواعد القليلة التطبيق :**

هي القواعد التي لا يعطيها السائق أهمية مثلا : وضع حزام الأمن.

تبيّن هذه القواعد أن عدم احترام قوانين المرور من طرف الكثير من السائقين يرجع بصفة نسبية إلى:

* قلة الصرامة في معاقبتهم.
* قدرتهم على دفع الغرامة.
* تقليد بعضهم البعض.
* اعتقادهم أن رجل الأمن لا يهتم بذلك.

إذ لا يحترم بعض من السائقين قانون المرور لقلة الصرامة في معاقبة المخالفين و بهذا فعندما يرتكب أي سائق مخالفة، فإن معاقبته لا تكون هامة، تجعله يأخذها كعبرة للكف عن مخالفة القوانين، كذلك قدرة بعض منحرفي المرور على دفع الغرامة المالية،و بالتالي، فإن تأثير هذه العقوبة يبقى جد محدود و كذا نجد أن عدم الاحترام راجع إلى عملية التنافس و العناد بين السواق.
و هناك من يقدر أن عدم احترام قانون المرور راجع إلى نقص ملموس في برامج التوعية و التدريب التي تغرس في السائق أخلاقيات السياقة الجيّدة كالصبر و المسؤولية و التوقع و التركيز و الثقة بالنفس... الخ.
من هنا، يتضح أن الكثير من السائقين يهملون هذا الجانب (احترام قانون المرور) و لا يشعرون بالمسؤولية الملقاة على عاتقهم أثناء قيادة السيارة، فتراهم لا يتوقفون أمام إشارة قف، و يقومون بعملية التجاوز حتى و لو أدى ذلك إلى عبور الخط المستمر. ... الخ.
بحيث من المفروض أنه، عندما يكون السائق في الطريق العمومي، يجب عليه أن يمتثل أخلاقيات المرور و تطبيق قوانينه حتى يضمن الأمن لنفسه و للآخرين، لكن ما نلاحظه عكس ذلك ألا و هي " اللامبالاة ".

يحدد قانون المرور القواعد الخاصة بحركة المرور ويلاحظ المتفحص لهذا القانون أن أغلب فصوله تناول حقوق و واجبات مستعملي الطريق، أي الاستعمال العادل للطريق، بهدف ضمان أحسن الظروف الأمنية لهم.

هذا الاستعمال للطريق، مبنى على قواعد و قوانين يجب مراعاتها، و على الجميع احترامها، وفي مقدمتها إشارات المرور، بمختلف أشكالها و أصنافها. و لكن السؤال الذي يطرح بإلحاح هو: هل مجرد وضع قانون المرور و إشارات المرور كفيل لوضع حد لحوادث المرور؟

لا يختلف اثنان في أن إشارات المرور لا يمكن الاستغناء عنها داخل المدن أو خارجها، فهي تساهم بشكل كبير في تنظيم حركة المرور و توجيه مستعملي الطريق من جهة و الحد من حوادث المرور من جهة أخرى، إلا أن هذه الإشارات إذا لم توضع بطريقة علمية مدروسة، يمكن أن تؤدي إلى عكس الهدف الذي من أجله و جدت، و حتى في حالة وضع الإشارات بطريقة صحيحة قد لا تؤدي الوظيفة المبتغاة منها، إذا تطاولت أنانية الإنسان على خرقها و الذي يعني عدم احترام الآخرين في الطريق، لذلك، فإن تدخل مصالح الأمن يعتبر أمرا ضروريا لتنظيم حركة المرور عبر الطرق.

من المعروف أن تنظيم المرور سواء للمركبات، أو للمشاة تضبطه قواعد تتمثل بالدرجة الأولى في إشارات المرور، و عليه، فإن مستعملي الطريق يجدون أنفسهم مجبرين على احترامها و التقيد بها في كل الظروف و الأوقات إلا أنه، في كثير من الأحيان يجد مستعمل الطريق نفسه لا يأبه بهذه الإشارات خاصة حينما تبلغ كثافة المرور دوراتها، و في هذه الحالة تفقد إشارات المرور مصداقيتها و تنعدم قيمتها، و بالتالي فإن تدخل رجال المرور في مثل هذه الحالة شيء ضروري، و ذلك لتسهيل حركة المرور.

أصبحت مشكلة حركة المرور تطرح بجديّة و ذلك راجع إلى:

* النمو الديمغرافي المتزايد، مع الازدياد المستمر في عدد المركبات من سنة لأخرى.

ـــ ينظم المرور بواسطة وسائل:

*** إشارات الطرق:**

تنظم إشارات المرور حركة السير في الطرق بحيث تعطي لكل ذي حق حقه من مستعملي الطريق، سواء كانوا مشاة أم سائقين. من بين أهم الإشارات المنظمة لحركة المرور، نجد إشارات الأولوية، و الإشارات الضوئية.
إلا أنه أثناء ساعات الذروة تكاد تفقد هذه الإشارات مصداقيتها، نظرا للعدد الهائل من المركبات التي تجوب الشوارع، و في هذه الحالة يتدخل أعوان المرور.

الهدف من الإشارات على الطرق هو توجيه و تنبيه السائقين بالإضافة إلى تنظيم الحركة المرورية و القيادة على الطرق، و تعتبر الإشارات المرورية وسيلة اتصال و تخاطب بين الطريق و مستخدمه، و تتكون الإشارات المرورية من عدة أنواع :

- الإشارات التحذيرية أو إشارات الخطر:

شكلها العام مثلث متساوي الأضلاع، محاط بإطار (خط) احمر، أما الكتابة و الرموز فتكون باللون الأسود على خلفية بيضاء، و الهدف منها جلب انتباه مستعملي الطريق للاماكن التي تتطلب منهم اليقظة بصفة خاصة حتى لا تكون خطر على حياتهم أو حياة الآخرين مع تباين طبيعة الأخطار.

- الإشارات التنظيمية :

و هي علامات تنظم حركة المرور و تذكر بقواعد المرور على الطرق و خاصة عند التقاطعات و

مداخل الطرق الرئيسية و الهدف هو إعلام مستعمل الطريق و ما يترتب عليه اتخاذه، حقوقه، و واجباته.

تنقسم الإشارات التنظيمية إلى :

- إشارات الأولوية.
- إشارات المنع.
- إشارات إجبارية (إلزامية).

- الإشارات العمودية :

تم اعتماد تصنيف الإشارات المرورية بدلالة مفهومها، حيث تم اعتماد أشكال و ألوان لكل صنف ليسهل التمييز بينها.

تصنف الإشارات المرورية بدلالة مفهومها كما يلي :

- إشارات تحذيرية.
- إشارات تنظيمية.
- إشارات إرشادية.

و من الأمور الهامة الواجب مراعاتها هي تثبيت الإشارات المرورية في الأماكن المحددة، بحيث تكون مرئية و تعطي مستعمل الطريق انطباعا جيدا في الوقت المحدد و توضع عادة على جانب الطريق في اتجاه المرور.

- الإشارات الأولوية :

و منها على سبيل المثال:

- إشارة أعط الأولوية أو (أفسح الطريق)، و التي توضع على التقاطعات، و هي على شكل مثلث مقلوب، رأسه للأسفل.

- إشارة قف التي توضع عادة على الطرق الفرعية عند التقائها بالطرق الرئيسية، و على السائق التوقف التام. و نظرا لأهمية هذه الإشارة في تحديد الأولوية و بهدف التركيز على ملاحظاتها من قبل مستعملي الطريق فقد تم الاتفاق على تمييزها عن غيرها من الإشارات المرورية، و ذلك بجعلها ثمانية أضلاع، على أن تكون الخلفية حمراء، و الكتابة باللون الأبيض، و تعامل هذه الإشارات الضوئية، و هي تلزم بالتوقف التام، و إعطاء الأولوية، علما أن الكثير من الحوادث المرورية التي تقع عند التقاطعات ناتجة عن عدم التقيد بهذه الإشارة، و هناك إشارات أخرى تدخل في سياق الإشارات التحذيرية قد يطول الحديث عنها، نظرا لاختلاف أشكالها و ألوانها، و الدور الذي تلعبه.

- إشارات المنع :

توضع لتدل مستعملي الطريق بالقواعد المتبعة في حالات المنع، و هي ذات شكل دائري اغلبها محاطة بإطار احمر، و الكتابة و الرموز بلون اسود على خلفية بيضاء.

- الإشارات الإلزامية :

توضع هذه الإشارات لإلزام مستعملي الطريق بالتقيد ببعض الأوامر التي يجب إتباعها، و هي في غالبيتها ذات شكل مستدير تتضمن كتابة أو رموز باللون الأبيض على خلفية زرقاء.

- الإشارات الإرشادية :

تستعمل هذه الإشارات لإرشاد مستعملي الطريق و تزويدهم بالمعلومات التي تفيدهم في تنقلاتهم و هي غالبيتها ذات شكل مربع أو مستطيل بأحجام مختلفة، تحمل كتابة أو رموز بلون ازرق على خلفية زرقاء، أو الكتابة و الرموز باللون الأسود على خلفية بيضاء، و الهدف منها إرشاد مستعملي الطرق بالمعلومات التي قد تفيدهم في رحلتهم.

تنقسم هذه الإشارات إلى:

- إشارات تحديد المسالك.
- إشارات الاتجاهات.
- إشارات تحديد الأماكن .
- إشارات الخدمة.
- إشارات أخرى تعطي مستعملي الطرق أية معلومات قد تفيدهم.

بالإضافة إلى ما سبق ذكره، فإنه يمكن تصنيف الإشارات المرورية أيضا بدلالة استعمالها :

- إشارات مرورية دائمة، و تشمل مجموعة الإشارات السالفة الذكر.
- إشارات مرورية مؤقتة، و تستعمل عادة لفترات زمنية محددة و لها مواصفات تميزها عن الإشارات الدائمة.

إن للإشارات المرور أهمية كبيرة في الوقاية المرورية خاصة مع زيادة عدد المركبات واتساع شبكة الطرق، كان لا بد من إيجاد آليات لتنظيم حركة المرور و أخذت كل دولة على عاتقها سن القوانين لتنظيم المرور و الحد من الحوادث.

إن كلمة إشارة، تعني دلالة، أي مصطلح متعارف عليه، و تستعمل في عدة تخصصات و ميادين مختلفة كالاتصالات و المواصلات و غيرها، منها على سبيل المثال : إشارات السفن و البواخر، الملاحة الجوية الاتصالات السلكية و اللاسلكية، إشارات السكك الحديدية، إشارات المرور .....الخ و يمكن أن نلحق بها إشارات أخرى مثل إشارات المركبات المسموعة و المرئية أي المنبهات الصوتية و الإشارات الضوئية و يهمنا في هذا المقام الجانب المتعلق بالطريق، أي إشارات المرور.
من حيث المبدأ، يمكن تقسيم إشارات المرور إلى ثلاثة أقسام رئيسية : الإشارات العمودية الإشارات الأفقية و الإشارات الضوئية.

❖ **ثانيا: مراقبة حركة المرور:**

- **أعوان المرور:**

إن كل مفترق الطرق التي تشهد حركة مرور واسعة يديرها أعوان المرور، هؤلاء الأعوان على اتصال دائم و مستمر بقاعة الإرسال و بالتالي، فهم على إطلاع فيما يخص حركة المرور في كافة المناطق الريفية و الحضرية.
إن فعلية التنسيق بين مختلف الدوريات – المتحركة منها و الثابتة – شيء ضروري حتى يتم التوزيع العادل للمركبات على مختلف الطرق و الشوارع الريفية.
بديهي أن نظام إشارات المرور لا يكفي للقضاء على حوادث المرور في أماكن النقاط الخطيرة. تكملة للإشارات، غالبا ما تتخذ ترتيبات أمنية لتنبيه المستعملين من الخطر الذي يتعرضون له
في الجزائر الترتيب المتخذ أكثر هو بدون شك " الممهل " .
على العموم، هدف الإشارة إلى الخطر و الترتيبات التنبيهية هو تقليل السرعة عند الاقتراب من النقاط السوداء.
في بعض الأحيان، يلاحظ بنقص الإشارات عند استعمالها كوسيلة وحيدة لتعديل السرعة عند الاقتراب من نقطة سوداء، لدى، تستعمل زيادة عليها الترتيبات التنبيهية، لأن بالرغم من وجود إشارات، هناك عدد كبير من الحوادث و الضحايا.
و من جهة أخرى، لا يكفي وضع إشارة تحديد السرعة كي يحترم مستعملي الطريق السرعة القصوى المسموحة، يجب أن تكون الإشارة صادقة و تستجيب للحاجة الحقيقية لتحديد السرعة.

ترمي عملية مراقبة حركة المرور لتحقيق هدفين رئيسيين هما :

- ضمان سيولة المرور و سرعة حركته.
- السهر على احترام قانون المرور و بالتالي التقليل من حوادث المرور.

- **الدوريات:**

تلعب الدوريات دورا هاما في السهر على احترام قانون المرور، خاصة الدوريات على متن الدراجات النارية التي أثبتت نجاعتها نظرا لصغر حجمها الذي يساعدها على سرعة التنقل في كل الظروف، و مهما كان حجم المرور.
بالموازاة مع تنظيم حركة المرور، تقوم هذه الدوريات بمراقبة المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو بالتجهيزات الضرورية للمركبة.

- **الحواجز:**

يقوموا أعوان المرور المكلفين بالمراقبة على مستوى الحواجز بالتأكد من:

- الحالة الجسمانية و النفسية للسائق التي تسمح له بالسياقة في أحسن الظروف (الإرهاق، التعب، السياقة في حالة سكر... إلخ).
- الوثائق اللازمة للمركبة و مدى صلاحيتها (رخصة السياقة، شهادة التأمين ...إلخ).
- شروط السلامة الأمن للمركبة (الأضواء، ماسحات الزجاج،...الخ).

كما أن هذه الحواجز تسهل على المواطن عملية الاتصال سواء للاستفسار أو للإبلاغ، أو طلب يد المساعدة. و من خلال عملية المراقبة، يمكن إرشاد و توجيه و توعية مستعملي الطريق، خاصة السائقين منهم (حثهم على استعمال حزام الأمن، التمهل و عدم استعمال السرعة...الخ). إلا أنه من جهة

أخرى، قد يلجأ أعوان المرور إلى تطبيق القانون بكل حزم إذا ما كانت المخالفة تشكل خطرا على السائق نفسه أو على مستعملي الطريق الآخرين.

هذه هي بعض الإجراءات التي تقوم بها مصالح أمن الطرق بتطبيق قانون المرور، و ذلك لمنع وقوع الحوادث بإزالة مسبباتها قدر المستطاع.

هذا، و تجدر الإشارة إلى أن مصالح الأمن المكلفة بتنظيم و مراقبة حركة المرور في المناطق الريفية و الحضرية، لا يقتصر دورها فقط في تنظيم المرور و معاينة المخالفات، بل و كذلك القيام بإعداد تقارير عن حالات الطرق و إشارات الإنارة العمومية و كل ما من شأنه أن يتسبب في وقوع حوادث المرور، هذه التقارير ترسل للجهات المعنية قصد اتخاذ التدابير اللازمة.

المبحث الثالث

قانون المرور و الإعلام

يعتقد معظم السواق أنهم ماهرون و قادرون على الاحتفاظ بتحكمهم في مركبتهم حتى عند السرعة المفرطة و ينسون المخاطرة التي يأخذونها سواء بالنسبة لأنفسهم أو للآخرين الذين يشاركونهم الطريق، وتتواصل الحوادث وتستمر الوفيات و الإصابات.

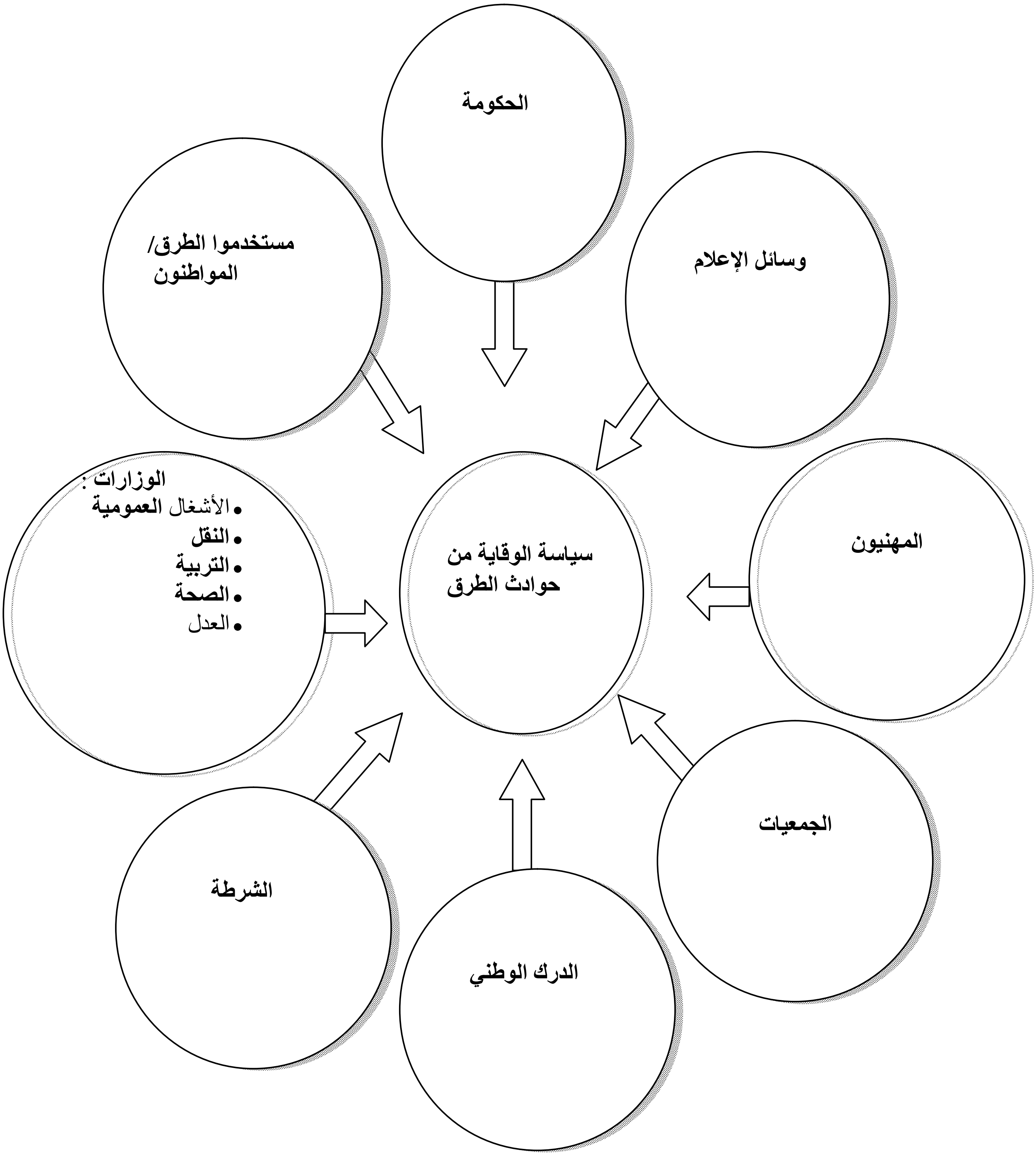
إن شرطة المرور هي المسئولة عن ضمان تطبيق قانون المرور.

لكن لن يكون هناك قبول لقواعد السلامة على الطرق إلا إذا تفهمتها نسبة لا بأس بها من السكان، وحيثما يكون الحال غير ذلك، فإن خطر الرفض البات لهذه القواعد يكون قائما. و هنا تتدخل وسائل الإعلام التي تتكلف بالشرح و التوجيه و الإرشاد و إختيار خطاب إعلامي مناسب لتوعية مستعملي الطريق.

وللشرطة والدرك دور تثقيفي أيضا تقوم به من خلال التواصل عبر هذه الوسائل الإعلامية. هذا التصرف قد ثبتت فعاليته في إيصال رسائل هامة للجمهور كما أنه يضع قوات الشرطة والدرك في قلب النظام الوقائي.

وقد أظهرت التجربة أيضا أن اللجان الوطنية والمحلية للسلامة على الطرق في البلدان التي تشارك جهاز الأمن في رسم سياستها وخطط عملها قد أحرزت تقدما في الحد من حوادث المرور أسرع مما حققته البلدان التي لا تشاركه، و كذلك إذ شكلت مواجهة مشاكل السلامة على الطرق جهدا مشتركا بين مختلف القطاعات الحكومية ولا سيما النقل والأمن العام والصحة والتعليم والعدالة، والإعلام والأشغال العمومية والجمعيات.

المؤسسات الرئيسية التي تؤثر على وضع السياسات العامة للوقاية من حوادث المرور :



إن تجربة البلدان التي نجحت في تحسين السلامة على طرقها تشير إلى أن التعاون المتعدد القطاعات في هذا المجال يعد أمرا حاسما لتحقيق هذا التحسين على المدى الطويل. كما أن التعاون بين الحكومة والقطاع العمومي و الخاص ومنظمات المجتمع المدني في هذا المجال قد أثبت فعاليته.

تنظم الحملات الإعلامية بصفة دورية لإيقاظ الوعي العام بشأن السلامة على الطرق. بإمكان المجتمع المدني أن يقوم بدوره في تنظيم الحملات الإعلامية، كما أن شركات القطاع الخاص أو شركات التأمين بإمكانها أن تشارك في تنظيم وتمويل الحملات الإعلامية المتعلقة بالسلامة على الطرق.

تنظم عدة حملات وطنية سنويا (ثلاث أو أربع) على نطاق واسع، من خلال وسائل متنوعة (باستخدام برامج إذاعية وتلفزيونية، وملصقات ونشرات) و تشارك فيها جميع وسائل الإعلام الرئيسية، مما في ذلك الصحافة والإذاعة والتلفزيون، وبشكل متزايد شبكة الإنترنت.

و تكرر رسائل هذه الحملات كلما أمكن ذلك، تماما مثلما يحدث عند الإعلان عن أي منتج تجاري.

الإعلان عن الحملة يكون واضحا للجمهور مع تاريخ بدء الحملة ومدتها، وذلك قبل الحدث بوقت كاف، كما تقدم المعلومات للجمهور بشأن الغرامات و تحديد موعد لبدء معاقبة المخالفين. وقد أثبتت التجربة أنه من المفيد السماح بفترة تجريبية (بضعة أسابيع) تقوم خلالها الشرطة و الدرك بعمليات تدقيق دون فرض غرامات، وفي ذلك إقناع الجمهور أنه من الأفضل لهم الإستعداد لتنفيذ القانون قبل أن تنفذ العقوبات لمخالفيه.و كل هذا يكون بالتركيز والتأكد من وضوح الرسالة الإعلامية وضمان استخدام طائفة كبيرة من وسائل الإعلام وإشراك شرطة و الدرك.

ولرفع مستوى الوعي لدى الجمهور بشأن السلامة المرورية فضلا عن الحملات الإعلامية، هناك أدوات أخرى التي يمكن النظر في شأنها و هي توزيع منشورات حول مواضيع محددة و في هذا المجال، وتنظيم التظاهرات و الأبواب المفتوحة، ومشاركة القيادات المؤثرة والفنانين أو الشخصيات الرياضية المعروفة، وذلك في مقابلات أو برامج تبث إذاعيا وتلفزيونيا.

والحكومة هي المسؤولة في النهاية عن السلامة المرورية وينبغي أن تضطلع بالدور الرائد في تحسينها. فهي الوحيدة القادرة على وضع وتنفيذ السياسات والتشريعات المتعلقة بالسلامة المرورية وإتاحة أنواع الميزانيات الضرورية و كفيلة بتطبيق قانون المرور وتنظيم حملات إعلامية وطنية وإدراج السلامة على الطرق في المناهج المدرسية، إضافة إلى وضع معايير لتدريب وإختبار السائقيين وضامن التخطيط السليم وصيانة شبكة الطرق.

الخلاصـــة:

من خلال التفحص الدقيق للحالة التي أدت إليها حوادث المرور في الجزائر، فالملاحظ هو التفاقم السريع لهذه الظاهرة إلى الأرقام المخيفة. رغم المجهودات التي بذلتها الدولة للتخفيف من نتائج هذه المعضلة، كتعديل قانون المرور ليتماشى مع الظروف الحالية، حيث عدل قانون 1974 بقانون 1987 ثم بقانون 2001 ثم بقانون 2004 و المتعلق بتنظيم و معالجة جوانب حركة المرور، ، هذا لسلامة و أمن المواطن، كذلك نجد تطبيق سياسة التشريع المروري المتعلقة بتحديد المخالفات، وإتباع طرق المراقبة و الردع، إلا أن الواقع المعاش يعكس الوضعية حيث أنها تفشت بشكل مذهل، و هذا راجع أساسا إلى قانون المرور في حد ذاته، لعدم صرامته، إذ نجد تباطؤ في اتخاذ الإجراءات القانونية الردعية، زيادة على ذلك العقوبات غير منطقية.

الأخطر من هذا وجود طرق غير قانونية يلجأ إليها بعض السائقين خاصة عندما تسحب منهم رخصة السياقة لاستعادتها.
كل هذه العوامل لا تساعد في خلق وضعية حسنة لتطبيق قانون صارم و رادع على كل مخالف، بل إنها تساعد بصفة مباشرة في عدم الامتثال و الخضوع لقواعد قانون المرور، لتبقى الظاهرة منتشرة.

يأتي قانون المرور في صياغة يفهمها رجال القانون و هو يبدو معقدا و صعب الإلمام و ليس في متناول الجميع. لذا، تستعمل وسائل وآليات خاصة، و من بينها وسائل الإعلام لتبليغه و لتعميمه على الجمهور. و يتمثل دور الإعلام في اللجوء إلى عملية شرح و تبسيط صياغته و قواعد السير و الانضباط و حملات إعلامية و تحسيسية و تربوية. إذا، نستطيع القول بأن تطبيق القانون مرتبط أولا بإصدار النصوص التطبيقية و ثانيا بتبسيط قراءتها لتسهيل فهمها لتنفيذها من طرف العامة، و الشرح و التوجيه و الإرشاد هي عملية إعلامية. و هذا من شأنه غرس في السائق أخلاقيات السياقة الجيّدة و المسؤولية و التوقع و التركيز و الثقة بالنفس... الخ.

الفصل السادس

الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور

- **المبحث الأول: المحاور الأساسية لإستراتيجية السلامة المرورية.**
  - **أولا:** المنطلقات.
  - **ثانيا:** الأهداف.
  - **ثالثا:** مجالات وبرامج الإستراتيجية.
- **المبحث الثاني: الوقاية والتوعية من حوادث المرور.**
  - **أولا:** الوقاية.
  - **ثانيا:** التوعية.
  - **ثالثا:** المراحل والنقاط الأساسية للتوعية والوقاية من حوادث المرور.
- **المبحث الثالث: الإستراتيجية الإعلامية المنتهجة من طرف هيئات أمن الطرق.**
  - **أولا:** تناول ظاهرة حوادث المرور في الإعلام.
  - **ثانيا:** دور الوزارات.
  - **ثالثا:** دور المصالح المكلفة بالأمن عبر الطرق.

الفصل السادس

الا سترا تيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور

تعتبر حوادث المرور آفة اجتماعية معاصرة تعاني منها البلدان بنسب متفاوتة. فالبلدان الغنية و برغم من أتساع شبكة طرقها وطولها وضخامة حظيرة المركبات تتحكم بصورة أفضل في هذه الظاهرة. أما البلدان المتخلفة فإنها تعاني أكثر من هذه الآفة لأنها لا تزال دون المستوى المطلوب لمواجهة أخطارها سواء من حيث تهيئة المحيط الآمن أو توفير مركبات أكثر سلامة ، أو من حيث التربية والتوعية و القدرة على فرض احترام قواعد السلامة المرورية عبر الطرق.

و لهذا، فإن ظاهرة حوادث المرور أكثرها مشكلة سلوكية ، إذ يتورط فيها الإنسان بدرجة عالية من خلال قيامه بتصرفات خاطئة تؤدي إلى وقوع حوادث مرور جسيمة دون أن ننسى العوامل الأخرى التي تشارك في وقوع الحوادث .

أصبح استعمال المركبة سمة من سمات المجتمعات المتطورة وقيمة حضارية و تكنولوجية لديها، وأصبح ازدياد المركبات في الجزائر واقعا ملموسا، حيث أزداد معه عدد الحوادث بنتائجه الوخيمة.

تم أخد عدة أشكال للتصدي لمشكلة السلا مة المرورية من قبل المختصين في مجال النقل والمرور وتبين بانه لا بد من مواجهة أمرين :

- أنه ليس لأحد القدرة في الحد من حوادث المرور كليا.
- أنه لابد من الحد من هذا الخطرللوصول الى مستوى من الأمن يسمى أمنا كافيا.

وقد حدد ت مجموعة أهداف و هي:

- تخفيض المخاطر الناتجة عن حوادث المرور .
- تأمين مستوى جيد من السهولة في حركة السير.
- الوصول الى اقل مستوى للكلفة.

بصفة الإنسان أوّل متسبب لحوادث المرور، إنه من الضروري استعمال كل الوسائل الممكنة لتحسيسه وتربيته الدائمة خاصة بالحملات التوعوية و الوقائية الموجهة للكبار والشباب من طرف المؤسسات و الهيئات المعنية المختلفة (الدرك الوطني، الشرطة، وزارة النقل، وزارة الأشغال العمومية, وزارة الشباب و الرياضة، وزارة التربية والجمعيات...).

المدرسة لها كذلك دورا كبيرا في هذا الإطار باندماج مادة قانون المرور في برامجها وتعليم الأطفال الحذر من خطر المرور.

و مطلوب من الصحافة الوطنية، العمومية والخاصة المساهمة في وضع سياسة إعلامية لمحاربة آفة حوادث المرور في إطار مهامها كخدمة عمومية.

أتناول في هذا الفصل الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور، لأن هذا الأمر يقتضي اعتماد إستراتيجية للسلامة المرورية ترتكز على منطلقات وأهداف وبرامج، وهذا ما

يقدمه المبحث الأول، نتحدث في المبحث الثاني عن الوقاية والتوعية من حوادث المرور والمراحل والنقاط الأساسية لها.

أما المبحث الثالث فيعالج الإستراتيجية الإعلامية المنتهجة من طرف هيئات أمن الطرق بإستعراض أولا، كيفية تناول ظاهرة حوادث المرور في الإعلام ثم مساهمة بعض الوزارات في هذه الإستراتيجية بمبادرات وإجراءات إعلامية وقائية وتوعوية وتربوية لغرض الحد من عدد الضحايا، ثم دور المصالح المكلفة بالأمن عبر الطرق في هذا المجال والإجراءات الأمنية والإعلامية المتخذة.

المبحث الأول

المحاور الأساسية لإستراتيجية السلامة المرورية

يهدف هذا المبحث إلى تقديم المنطلقات التي ترتكز عليها الإستراتيجية للسلامة المرورية والأهداف التي تريد تحقيقها والسياسة الوطنية والتعاون المشترك بين الأجهزة المختصة المعتمدة لتوفير هذه السلامة.

إن أمر حوادث المرور يقتضي اعتماد إستراتيجية للسلامة المرورية ترتكز على منطلقات وأهداف وبرامج تتضمن عدة محاور.

❖ أولا: المنطلقات:

ترتكز إستراتيجية ألسلامة المرورية على المنطلقات التالية :

- إن التخفيف من الأضرار الناجمة عن حوادث المرور مرهون بمدى توفير السلامة المرورية.
- إن توفير السلامة المرورية يعتمد على تأمين مرفق مرور منظم وأداء ناجح من قبل الأجهزة المعنية بالمرور ووعي مروري من قبل مستخدمي الطرق .
- إن التعاون بين مختلف الهيئات المعنية في مجال السلامة المرورية يتحقق من خلال إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية.

❖ ثانيا: الأهداف:

تهدف إستراتيجية ألسلامة المرورية إلى تحقيق ما يلي:

- حماية المجتمع من الآثار الناجمة عن حوادث المرور.
- توعية أفراد المجتمع بكل الجوانب المتعلقة بالمرور لضمان احترام و تطبيق القواعد المرورية.
- تنمية إحساس المواطن بمسؤوليته المشتركة تجاه تحقيق السلامة المرورية.

- تحسين مستوى كفاءة العاملين في مجال المرور.
- تطوير التعاون بين الأجهزة المختصة بالمرور و الجمعيات المعنية.

❖ **ثالثا : مجالات و برامج الإستراتيجية:**

يعتمد توفير السلامة المرورية على وضع سياسة وطنية ملائمة وتعاون مشترك بين الأجهزة المختصة وفقا لما يلي:

أ- في مجال الطريق:

- تحسين شبكة الطرق القائمة و إنشاء طرق جديدة وفق مواصفات حديثة و المحافظة عليها و إنشاء جسور و إنفاق و تكثيف الممرات الخاصة بالمشاة وتأمين استراحات ومواقف على جانبي الطريق، وذلك بالتنسيق مع الجهات المختصة .
- تزويد الطرق بالعلامات المرورية و الإشارات الضوئية و العاكسات الفسفورية وتشجيرها بما يتناسب و قواعد السلامة العامة.
- تخطيط الطرق بالدهان الحراري و الفسفوري و إنارتها.
- تحديد اتجاهات السير على الطرق وفصل خطوط سير السيارات الشاحنة الكبيرة والدرجات الهوائية عن خطوط سير المركبات الأخرى قدر الإمكان.
- تجهيز الطرق السريعة بأجهزة هاتف للإبلاغ عن حوادث المرور.
- إلزام الجهات و المؤسسات المعنية بصيانة وإصلاح الطرق بوضع العلامات التحذيرية.
- وضع حواجز في الأماكن غير المخصصة لعبور المشاة.
- تخطيط ممرات المشاة و وضع الإشارات الضوئية على التقاطعات و وضع العواكس الأرضية.
- زيادة عرض الأرصفة في الطرق المزدحمة بالمشاة و وضع الحواجز الحديدية في الأماكن غير المخصصة لعبور المشاة.
- انتشار الجسور المعلقة و الأفاق في الشوارع المزدحمة.
- إزالة العوائق التي تحجب الرؤية الموجودة على الأرصفة.
- الاستمرار في صيانة الطرق خاصة في فصل الشتاء.
- إلزام المتعهدين بالحفاظ على سلامة العامة عن طريق الشواخص التحذيرية.
- إنارة الطرق.
- أبعاد المدارس و رياض الأطفال عن الشوارع الرئيسية.

ب- في مجال المركبات:

- إجراء فحص دوري للمركبات لدى مراكز متخصصة لتحديد مدى صلاحيتها للسير.

- منع إستراد السيارات المستعملة التي مضى على صنعها أكثر من خمس سنوات.

ج - في مجال السائقين:

- العمل على تطوير مدارس تعليم قيادة المركبات وذلك بالتنسيق مع الجهات المعنية إعداد سائقين ماهرين.
- تضمين الامتحان الذي يجرى لطالبي الحصول على رخص السياقة (إجازات قيادة المركبات) اختبارا ميدانيا في القيادة على الطرق العامة.
- التركيز في تدريبهم و تأهيلهم و التأكد من ذلك عند إجراء الفحص.
- التشديد في الرقابة على السائقين المخالفين.

د - في مجال المشاة:

أ - مشاة الأطفال:

بما أن أعلى نسبة من المصابين هم الأطفال لابد من توعيتهم عن طريق الأسر و من ثم المدرسة و ذلك بإتباع ما يلي:

- بدء بتعليم الطفل السلامة المرورية في أول خطواته و لا ينتظر حتى دخوله المدرسة.
- أن يكون الأهل قدوة حسنة في تصرفاتهم في استعمال الشارع لأن الأطفال يقلدون في العادة من هم أكبر سنا.
- الذهاب مع الطفل في أيامه الأولى إلى المدرسة و مرافقته عند العودة إلى البيت.
- يجب اختيار الطريق الأسلم في الذهاب و الإياب من و إلى المدرسة و بيان الأسباب التي من ورائها اختيار الطريق.
- عدم السماح بركوب الدراجات إلا بعد التأكد من جاهزة الطفل و صلاحية الدراجة.
- تعليمه على الإشارات الضوئية و الإشارات المرورية و كيفية التعامل معها.
- وضع منهاج للتوعية المرورية و إقراره من قبل وزارة التربية لكافة المدارس.
- انتشار الحدائق و الملاعب و المنتزهات بعيدا عن الشوارع الرئيسية لتمكين الأطفال من اللعب فيها.

ب - المشاة غير الأطفال:

- نشر الوعي المروري للمواطنين عن طريق وسائل الإعلام و حثهم على التقيد بقواعد المرور.
- تطبيق قواعد المرور عند مخالفة المشاة لها كقطع الإشارة الضوئية.
- مراقبة المخالفين من التعدي على الأرصفة كالباعة و منعهم من ذلك.
- توعية المواطنين بارتداء الملابس الفاتحة ليلا و الغامقة و الداكنة نهارا و الأيام التي يكون فيها الجو مثلجا.

ه- في مجال التشريع:

- تحديث قانون المرور.
- تحديد سرعة المركبات على الطرق.
- فرض استعمال حزام ألامان لجميع مستخدمي المركبات.
- العمل بنظام التأمين على جميع المركبات .
- منع استخدام الهاتف النقال أثناء قيادة المركبات.

هـ- في مجال التخطيط و البحث العلمي:

- مشاركة أجهزة المرور في أعمال تخطيط المدن و الطرق.
- التخطيط العلمي في العمل المروري بحيث يتسق مع التنمية الشاملة.
- تطوير قطاع النقل العام و المشترك و تحسين مستوى أدائها للحد من استخدام السيارات الخاصة واستيعاب العدد المرتفع من الركاب.
- إجراء بحوث و دراسات حول قضايا ومشاكل المرور و الحلول لها وأساليب عمل جهاز المرور و تحسين مستوى أدائه و الاستفادة من الجامعات و مراكز البحوث والدراسات العلمية و الخبرات في هذا المجال.

و- في مجال جهاز المرور :

- تنظيم المرور و القيام بالمراقبة المرورية واعتماد التقنيات الحديثة في ذلك (طائرات،رادارات، كميرات...) وضبط المخالفات المرورية.
- العمل على تطوير جهاز مرور و توفير احتياجاته.
- إنشاء مراكز الدرك الوطني على الطرق السريعة تتولى تنظيم و مراقبة المرور و تأهيله وتقديم الخدمات الإنسانية اللازمة لمستعملي الطرق.
- إنشاء غرفة عمليات مرورية متطورة.
- وضع معايير موضوعية تضمن حسن اختيار العاملين في جهاز المرور و تأهيلهم.
- الاستمرار في عقد الدورات التدريبية المرورية لإعداد الأطر الكفؤه المؤهلة لتنظيم المرور و التحقيق في الحوادث المرورية.
- نشاء قاعدة معلومات و مكتبة مرورية.
- إبراز دور جهاز المرور في مجال تحقيق السلامة المرورية و الحد من حوادث المرور بما يحقق المزيد من ثقة المواطنين به و التعاون معه.

ز- في مجال حوادث المرور :

- التعمق في دراسة الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور بالتنسيق مع الجهات المعنية .

- إصدار إحصاء سنوي لحوادث المرور و دراسة معطياته و اقتراح الحلول الناجحة في ضوء ذلك.
- رصد أماكن تكرار الحوادث المرورية داخل المدن و خارجها و على الطرق العامة (النقاط السوداء) و دراسة أسبابها و إيجاد الحلول المناسبة لها، وذلك بالتنسيق مع الجهات المختصة.

ح- في مجال التوعية و التربية المرورية:

- التنسيق مع وسائل الإعلام والأجهزة المعنية الأخرى لتنمية الوعي المروري لدى المواطنين، و زيادة تعاونهم مع جهاز المرور والتأكيد على احترام القوانين لتحقيق السلامة العامة.
- إعداد كتيبات و نشرات و ملصقات و أفلام و غير ذلك من مواد إعلامية في مجال التوعية المرورية، و إنشاء مواقع للثقافة المرورية على شبكة الانترنت.
- إصدار مجلات خاصة بالتوعية خاصة في مجال المرور أو تخصيص أقسام في المجلات الأمنية للتوعية المرورية.
- طباعة إرشادات مرورية على مطبوعات المرور ولاسيما قسائم مخالفات المرور التي تسلم للسائقين أو تلصق على زجاج المركبات المخالفة.
- تضمين المناهج الدراسية لقواعد المرور و آدابه وحث الأسر على تلقين أبنائها القواعد السليمة للمرور.
- استثمار مجلات الأطفال و كتبهم و كراساتهم و مستلزماتهم الدراسية الأخرى لنشر قواعد و آداب المرور بأسلوب مبسط.
- إنشاء رياض و حدائق مرورية خاصة بالأطفال و التلاميذ لتعليمهم القاعد السليمة للمرور و آدابه.
- تنظيم مسابقات في مجال الثقافة المرورية ورصد جوائز تشجيعية لهذا الغرض، ونشر تلك المسابقات في وسائل الإعلام.
- تكثيف الجهود و تعزيز التعاون بين الأطراف المختلفة، وإشراك الأسرة باعتبارها نواة التوعية المرورية.
- وضع حملات توعية في خانة النشاط الدوري المعتمد و العمل على إشراك المواطن في تحمل المسؤولية و تحليه بالثقافة المرورية السليمة.

المبحث الثاني

الوقاية و التوعية من حوادث المرور

تتطلب الوقاية والتوعية من حوادث المرور جهدا ونشاطا معتبرا بهدف التخفيف من العوامل والظروف التي تؤدي إلى وقوع هذه الحوادث، وهما مسؤولية المجتمع كله وكيف تكون هذه الوقاية والتوعية ؟ هذا ما خصصه المبحث الثاني.

يجب أن يكون النشاط التوعوي والوقائي شاملا لكل العوامل التي لها علاقة بحوادث المرور وهذا لا يعني أن العنصر البشري لا يتحمل القسط الأعظم من المسؤولية لأنه الطرف الواعي، فبإمكانه أن يتغلب على عيوب الطريق وخلل المركبة ورداءة الطقس إذا كان سائقا ماهرا وملما بكل النظم و القوانين و قواعد السلامة، واعيا لعواقب أي مخالفة يرتكبها و مدركا للمسؤولية عن سلامته و سلامة مرافقيه و كل مستعملي الطريق الآخرين.

- **أولا : الوقاية :**
  - **مفهوم الوقاية:**

الوقاية هي كل التدابير و الإجراءات و الأعمال و الخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل أو ظروف من شانها أن تؤدي إلى وقوع فعل ضار، فالوقاية من الجريمة مثلا تعني:

كل ما تتخذه الدولة و المجتمع من تدابير و برامج و إستراتيجيات و خطط لمنع الجريمة قبل وقوعها، و ذلك بقيام الأفراد و المؤسسات الرسمية و الغير الرسمية بكل ما من شأنه أن يساعد على تجسيد الظروف والعوامل والوقائع الاجتماعية التي تشكل أسبابا و عوامل تساعد أو تسهل أو تشجع على ارتكاب الجريمة.

أي أن الوقاية من الجريمة هي : "محاولة التغلب على الشروط و الظروف التي تؤدي بالأفراد إلى إتباع سلوكيات إجرامية أو القيام بإعمال تعد قانونا وعرفا، جرائم أو سلوكيات منحرفة أو شاذة" (1).

والبعض يربط العمل الوقائي، ومن ثم مفهوم الوقاية من الجريمة بوجود مخططات ميدانية معدة لهذا الغرض و مرتبطة بهذا الميدان والبعض الآخر يذهب في تعريفه لمفهوم الوقاية إلى انه:"أي مخطط تقوم به تحسبا لظهور ظروف معينة أو مضاعفات لمشكلة كانت قائمة أصلا، وذلك بغرض الإعاقة الجزئية أو الكاملة للمشكلة أو لمضاعفاتها" " (2) .

  - **الوقاية المرورية :**

الوقاية من حوادث المرورية تخرج عن المفهوم العام للوقاية لأن حوادث المرور تعد من الظواهر الاجتماعية السلبية مثلها في ذلك مثل ظاهرة الجريمة لما تخلفه من مأساة اجتماعية ولما تسببه من إرهاق للأرواح و ما توقعه من إصابات بليغة و إعاقات دائمة وما ينجر عنها من خسائر مادية معتبرة، أي أنها هي الأخرى تعد ظاهرة اجتماعية مأساوية تتطلب جهدا و نشاطا وقائيا معتبرا.

---

1)- سعيدي مراد، دور الجماعات المحلية في تفعيل الحركة الجمعوية في الوقاية من حوادث المرور، وزارة الأشغال الومومية، الجزائر،1999،ص .06.

2)- فهد بن متعب العربي، تقويم فعالية برامج التوعية الأمنية، أكادمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1423 ه، ص16.

وعليه، فان الوقاية من حوادث المرور هي كل التدابير و الإجراءات التي يتخذها المجتمع بهدف تخفيف من العوامل و الظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية بغية التقليل من عدد الضحايا التي تخلفها و الخسائر التي تسببها وذلك ضمن سياسة محددة و إستراتيجيات محكمة.

إن أغلب الدول ولا سيما المتقدمة منها ترسم سياسات للوقاية من هذه الآفة المعاصرة و تضع خططا لتنفيذها وترصد لها الآمال اللازمة تشمل هذه السياسات الوقائية عمل كل القطاعات الحكومية و نشاط كل الجمعيات و الهيئات الأهلية (المجتمع المدني)، وتستهدف كل الجوانب التي لها علاقة بوقوع حوادث المرور، وفي مقدمتها الإنسان باعتباره المسؤول الأول عن وقوع هذه المأساة، ثم يأتي المحيط (الطريق وكل تجهيزاته) و المركبة،أي أن الوقاية ليست مسؤولية الحكومات فقط، بل هي مسؤولية المجتمع كله، بدءا بالأسرة مرورا بالجمعيات الأهلية (المجتمع المدني) و وصولا عند كل المؤسسات الحكومية المعنية.
وبناء عليه، نجد أن عدة دراسات أوضحت أن تحديد أهداف منشودة لتخفيض نسبة حدوث الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق يمكن أن تحسن تنفيذ برامج توفير السلامة على الطرق من خلال تحفيز جميع المعنيين على الاستخدام الأمثل لمواردهم، كما أن الأهداف الوقائية الطموحة الطويلة الأجل تكون أكثر فعالية من الأهداف المتواضعة أو القصيرة الأجل.
من المعترف به أكثر فأكثر أنه يمكن الوقاية من الصدمات المترتبة عن حوادث المرور، ففي عدد من الدول أثبت بأنه بمجرد التحرك للحد من بعض مسببات الأخطار مثل السياقة في حالة سكر، السرعة المفرطة، حزام الأمن بالإضافة لتركيبة الطرق و المنشئات ستسمح بحماية عدد كبير من الأرواح و الموارد المالية.
أن السلامة المرورية هي ثمرة جهود مبذولة من قبل العديد من الأشخاص و العديد من قطاعات المؤسسات منها الخاصة و العمومية.
كل واحد منا يمكنه أن يلعب دورا سواء تعلق الأمر بوزارات النقل و الصحة و التربية، الطاقم المعالج، نوادي السيارات، معلمين، طلبة مؤمنين، صانعي السيارات، الإعلام أو ضحايا حوادث المرور وعائلتهم.
تركز السياسات الوقائية على الإنسان بالدرجة الأولى، حيث توليه عناية كبيرة باعتباره العنصر الفعال في العملية، فإذا كان السائق واعيا بالمخاطر التي تحدق به وهو يقود مركبته أتخذ الاحتياطات اللازمة فيتفحص سيارته ليتأكد من سلامتها من أي عيب أو خلل في أجهزتها و قطعها المختلفة،ويسوقها بحذر تام و انتباه كامل، ملتزما بكل قواعد السلامة، وهذا ما يجعله قادرا على تفادي أي خطر يمكن أن يصادفه في طريقه كما أن الراجل إذا كان واعيا، فإنه يسير على الرصيف، ولا يقطع الطريق إلا في لأماكن المهيأة لذلك، وبعد التأكد من عدم التعرض لأي خطر و هو متحل بالحذر و اليقظة باستمرار متجنبا أية مخاطرة أو مجازفة بسلامته.

❖ **ثانيا: التوعية:**

o **مفهوم التوعية:**

الوعي هو الأساس في الوقاية من أخطار استعمال الطريق، و الوعي يعني إدراك المرء لقواعد السلامة و إلمامه بالكيفية السليمة للسياقة و السير في الطريق، ثم الاقتناع بجدوى الالتزام بتطبيق هذه التدابير و إتباع تلك الوقائع عن قناعة، حفاظا على سلامته و سلامة غيره، و ليس خوفا من العقوبات و الإجراءات الردعية.
على كل مستعملي الطريق أن يتحلى بهذا الوعي و لابد أن يكتسب ذلك عن طريق التوعية.

تتعدد مفاهيم التوعية و تختلف باختلاف اتجاهات الباحثين، فعلماء النفس يرون أن الوعي يعني "حالة من اليقظة تتمثل في مجموعة من أنشطة العقلية، تعكس درجة من درجات الانتباه و الفهم التلقائي لمجموعة من الأفكار أو تعينه على الإدراك باختلاف درجاته للقضايا التي تحيط به"
(1) ويعرف بعض علماء النفس الوعي بأنه "شعور الفرد و إدراكه لذاته و أحواله و أفعاله إدراكا مباشرا، والوعي أساس كل معرفة و له مجموعة من المراتب و الدرجات التي تتفاوت من حيث الوضوح و التعقيد "أي أن الوعي يعني "مجموعة عمليات إدراك الفرد لذاته و للعالم الخارجي و الاستجابة لها" (2).
أما علماء الاجتماع ، فيعرفون الوعي بأنه "إدراك الفرد لذاته باعتباره عضوا في جماعة معينة " (3) و يرى البعض الآخر بأن الوعي هو" الحصيلة المستمرة لعمليات الإدراك الشاملة التي يقوم بها الإنسان أينما وجد ، و بأجياله المتعاقبة منذ ظهوره في هذا الكون ، و هي عملية مستمرة ما دام الإنسان موجودا ، و تتضمن أربعة عناصر هي: "الإدراك و الفهم و التقويم و السلوك " (4) .

البعض الآخر، يرى نوعان مختلفان من الوعي هما:

- **وعي فردي :** يتصل بإدراك الفرد للأبعاد المختلفة لأمر من الأمور.
- **وعي جماعي:** و تتسم به مجموعة من الأفراد تربطهم صلة معينة.
  و هناك علاقة وطيدة بين النوعين، حيث يتأثر كل منها بالآخر و لا يمكن فهم أي منها بمعزل عن الآخر.

o **<u>الغايات المقصودة من الوعي:</u>**

يرتبط الوعي – فرديا كان أو جماعيا – بجملة من الغايات:

- اكتساب المعلومات و المعارف الجديدة أو التذكير بها و التأكيد عليها، و تحديد مضامينها بدقة، و توضيح الغايات المقصودة سواء كان منها الموجهة لصالح الفرد ذاته أو الجماعة، و العمل على ترسيخ القناعة بأهميتها و ربطها بالعادات و الأعراف و القيم السائدة في المجتمع.
- تنمية مهارات الأفراد و الجماعات عن طريق الإرشاد و التوعية ، بغية الحفاظ على السلامة و ضمان الصلاحية و الاستمرارية للحملات التوعوية و الإرشاد المروري و ذلك باستعمال الآليات اللازمة لذلك ،و التركيز على الخبرات و التجارب المكتسبة في هذا الميدان.
- تعديل الاتجاهات و السلوكيات , و العمل على إقناع الفرد و المجتمع بجدوى هذا التغيير و التعديل في بعض السلوكيات المرورية و الاعتماد على التقاليد السائدة ، و دورها في الوصول إلى الصالح العام ، و خلق جو من التواصل النفسي بين الفرد و الجماعة يتم من خلاله التبصير بصفة مستمرة بأهمية الالتزام بسلوكيات مرورية.

تعتبر التوعية المرورية نوعا من أنواع التوعية الاجتماعية ، و تعني بصورة عامة تلقي الفرد جملة من المعارف و المعلومات و تدريبه على تطبيقها ميدانيا، و إكسابه قيما و عادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق سائقا كان أو راكبا أو راجلا.

---

1)- فهد بن متعب العربي، تقويم فعالية برامج التوعية الأمنية، أكادمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1423 ه، ص 18 .
2)- نفس المرجع.
3)-ملتقى وطني، دور الجماعات في التوعية للوقاية من حوادث المرور، وزارة الداخلية و الجماعات المحلة، الجزائر، 25 نوفمبر 2000 .
4)-نفس المرجع .

- **أساليب التوعية المرورية** :

تتحقق التوعية المرورية من خلال ثلاثة أساليب رئيسية و هي :

- **الأسلوب المعرفي**:

يعني، تزويد الفرد بكل المعارف و المعلومات الخاصة بالمرور و قواعد تنظيمه ،أي تمكينه من الإلمام بقواعد تنظيم المرور و القوانين و التنظيمات التي تحكم سير المركبات و المشاة في الطريق العام ، مثل الإشارات و العلامات ، و مبادئ الأولوية ، و شروط التجاوز و المكوث و غيرها ، و إلمام الجمهور بهذه المعارف يحقق وحدة الفكر و المفاهيم بين مستخدمي الطريق العام.

- **الأسلوب المهاري** :

يعني تنمية قدرات الجمهور و صقل مهارته في الاستعمال الأمثل للطريق ، سواء أثناء سياقة المركبات ، مثل الامتثال للإشارات و اللوحات ، و الالتزام بأولويات المرور ، و ترك مسافة الأمان، أو أثناء السير مترجلا ، مثل المشي على الرصيف و التقيد بقواعد قطع الطريق أي التدريب على تطبيق ما تلقاه من معارف نظرية تطبيقا سليما أثناء استعمال الطريق.

- **الأسلوب السلوكي**:

يعني، تهذيب سلوك مستعمل الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية له ، و السعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية و جعله يؤمن بجدوى الامتثال لها، وغرس قيم التسامح في نفسه و الإحساس بمسؤوليته على سلامته و سلامة غيره من مستخدمي الطريق.

- **تطبيق أساليب التوعية المرورية** :

يمكن تطبيق أساليب التوعية المرورية علميا حسب المراحل التالية :

- **إعلام و توعية مستعملي الطريق**:

إن تبسيط قواعد المرور الجديدة لكافة مستعملي الطريق أمر ضروري، إذ يجب أن تكون عملية التوعية مستمرة على مدار السنة و ذلك بتفهم و دعم الجميع لمختلف المبادرات التي من شأنها ضمان توعية دائمة.

- **التربية المرورية** :

تعني تربية النشء تربية متينة , تؤهله للإلمام بشروط السلامة المرورية ،و تمكنه من الاقتناع بوجوب التقيد بقواعد الوقاية من شتى الأخطار التي تحدق بمستعملي الطريق مشاة و سواق , إلى درجة أنها تصبح عادة راسخة فيه مثل العادات الاجتماعية و المبادئ الأخلاقية التي يتلقاها و يكتسبها منذ الطفولة .

لذا، نجد المجتمعات المتقدمة تولي عملية التربية المرورية عناية فائقة ، حيث أدرجتها ضمن مناهج التربية و التعليم و جعلتها مادة أساسية ،فحددت مواضيع كل طور ،تناسب أعمار الأطفال و الطلاب و قدراتهم العقلية و ميولهم النفسية، كما اجتهدت لتطوير أساليب تعليم هذه المادة حسب أحدث النظريات التربوية و البيداغوجية ، فوفرت لها الوسائل المناسبة لتحبيبها إلى قلوب الأطفال و تشويقهم للإقبال عليها و تبسيط مفاهيمها لهم و تسهيل عملية استيعابها و تمرينهم على تطبيق نظمها و تدريبهم على الالتزام بقواعد السلامة المرورية خلال تعاملهم مع الطريق في حياتهم اليومية.

- **التدريب و التكوين** :

تعتبر عملية تدريب و تأهيل المترشحين للحصول على رخص السياقة عملية جد هامة فكلما كانت عملية التأهيل و التدريب جيدة فكلما قلت أخطاء السائقين و نقصت المخالفات المرتكبة عبر الطرق، و بالتالي تقل الأخطار و تعم السلامة .

و هذه العملية تشكل في واقع الأمر منظومة متكاملة تشمل الشروط الصحية، البدنية و العقلية للمتر شح، و برنامج التدريب و التكوين وطرق التعليم و وسائله البيداغوجية ، و المؤهلات الواجب توفرها في صاحب المؤسسة – مؤسسة التدريب- و المدربين و المكونين ، و طرق الاختبار و الامتحان . إن مستوى تأهيل السواق متوقف على مستوى منظومة التكوين، فإن كانت عصرية و جدية، كان مستوى المتحصلين على كفاءات السياقة جيدا، و العكس بالعكس.
لذا، نجد الدول المتقدمة تولي عناية كبيرة لمنظومة التكوين ،حيث تمنحها حيزا هاما ضمن سياساتها الوقائية ، و لا تفتأ تعدلها و تطورها من حين لآخر ، سعيا منها إلى تفادي كل النقائص التي تظهر من خلال التطبيق الميداني.

تهدف عملية التدريب و التكوين إلى تدريب المتر شح على سياقة المركبة و إكسابه مهارة عالية في التحكم فيها ، و القدرة على مواجهة أية صعوبة أو طارئ يواجهه في الطريق و جعله يلم بوظيفة العناصر و التجهيزات الأساسية للمركبة ، لا سيما المكابح و المحرك ،و كيفية عمله إلى غير ذلك ، لتمكين المتدرب من تفحصها و التأكد من صلاحيتها و عدم وجود أي خلل يمكن أن يشكل خطرا على ركابها و على مستعملي الطريق الآخرين ،و ذلك قبل استعمالها.
كما تهدف عملية التدريب و التأهيل إلى تحقيق شق ثان لا يقل أهمية ألا و هو تلقي المتر شح كل المعارف و المعلومات المتعلقة بقواعد السلامة المرورية بصفة عامة و جعله ملما بقوانين و نظم السير بصفة خاصة ، مع التركيز و التشديد على إقناعه بجدوى الالتزام بها و الامتثال لها دوما ، و اجتناب الاستهانة بها أو محاولة مخالفتها ، و هذا بالتدريب و الممارسة و إتباع أحدث الأساليب التربوية و التوعوية ، بحيث تصبح عملية تطبيق هذه القواعد و الالتزام بهذه النظم و القوانين عادة مترسخة فيه ، سيستجيب لها تلقائيا.

مراجعة منظومة التكوين و الامتحانات لنيل شهادة رخصة السياقة :

إن طريقة التكوين و الامتحانات تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب جد خطيرة على الأمن المروري ، و في هذا المجال أرى أن على وزارة النقل بالتنسيق مع مصالح الأمن ، العمل على القضاء على الظواهر السلبية بمراجعة منظومة تكوين السائقين المحترفين في النقل العمومي للبضائع و المسافرين ، و مراجعة شاملة للجهاز المتعلق بالتكوين و الامتحانات لنيل شهادة السياقة.

- **التربية:**

لمواجهة الظاهرة لا بد من حلول و من بين هذه الحلول التربية المرورية ، فباعتبار طفل اليوم رجل المستقبل وجب على المجتمع أن يحميه و يقوم بتربيته تربية سليمة ، و تعتبر المدرسة أحسن وسيلة لتعليم الطفل التربية المرورية ، هذه الأخيرة تدرج في المرحلة الابتدائية وفقا لبرنامج تربوي يتماشى مع سنهم.

إن إدراج مادة التربية المرورية أصبحت ضرورة ملحة، لما لها من أهمية تكمن في أنها :

- تسمح للأطفال باكتساب عادات و معارف تحميهم من مخاطر الطريق حاضرا و مستقبلا.
- تحسن و تعمق قدرة الأطفال على التعرف على مختلف الأخطار.

- تعلم الطفل الانتباه الدائم لما يحدث من حوله و تعلمه لتقاليد الحركة السليمة من أجل التمكن من التكيف مع الأشياء غير المنتظرة.
- تحمي الطفل من مخاطر الطريق.
- تعود الطفل على احترام قواعد المرور.
- تساهم في محاولة القضاء على حوادث المرور.
- تساعد على فهم العلاقة بين الطفل و مستعملي الطريق الآخرين و كيفية التحرك معا.
- تساهم في تحسين إجراءات الأمن الموجهة لحماية الطفل.

كما أن تطبيق هذا البرنامج يتطلب تنسيق و تضافر جهود كل من العائلة و المدرسة و السلطات المعنية، و من الضروري تدعيم هذا البرنامج بوسائل للوصول إلى الأهداف المنشودة من بين هذه الوسائل ما يلي:

- كتاب المعلم.
- كتاب التلميذ.
- وضع إشارات المرور على مستوى كل المدرسة.
- وسائل سمعية – بصرية لفهم و شرح مشاكل حركة المرور.
- ملاحظة ما يحدث خلال حركة المرور لمعرفة طبيعة و روتينية هذه الأخيرة.
- تنظيم عروض تجريبية لحالات و أوضاع قد تحدث في الطريق و ذلك من أجل معرفة أنجع الوسائل لتجنب المشاكل الموجودة في الميدان من جهة و كيفية التصرف الأفضل من جهة ثانية.
- تأسيس نوادي على مستوى المؤسسات التربوية للتحسيس و التوعية المرورية مع ضرورة إحياء دور جمعيات أولياء التلاميذ في هذا المجال.

o **<u>إدخال تعليم قواعد حركة المرور في المؤسسات التربوية :</u>**

الأطفال هم عرضة يوميا لحوادث المرور، لذا أصبح من الضروري بالإضافة إلى المجهودات الجبارة التي تبذلها المؤسسات التربوية تعليم قواعد حركة المرور خلال الفترة الدراسية، مما يسمح للأطفال بمواجهة هذا الخطر اليومي.

o **<u>التكوين:</u>**

<u>تكوين مختصون في مجال النقل :</u>

لقد دقت نسبة وتيرة حوادث المرور و كذا خطورتها ناقوس الخطر منذرة بضرورة محاصرة المصادر و الأسباب المؤدية إلى هذه الظاهرة من أجل السماح بتنفيذ البرنامج الخاص بالتوعية و الوقاية و الأمن عبر الطرق و التخفيف من حدة حوادث المرور إذ أنها تجتاح كامل الطرق و هي مصنفة عالميا ضمن قائمة الآفات الأكثر خطورة و الأكثر إزهاقا للأرواح البشرية.

كما توحي من جهة أخرى القراءة الخاصة بالحالة الإحصائية المتعلقة بحوادث المرور عبر الطرق المسجلة خلال السنوات الأخيرة:

- أن الحادث، يتطور تناسبيا مع:

– عدد السيارات المشكلة للحظيرة الوطنية للمركبات.

– الظهور مفاجئ لتصرفات سلوكية جديدة ، إذ غالبا ما تكون سلبية ، عند مستعملي الطريق سيما سواق المركبات ذات الوزن الخفيف و الثقيل.

تعتبر حوادث المرور ثمن تطور المجتمع عامة، و سنجابه لطلب كسب سيارة بل سيارتين لكل عائلة.

إضافة إلى العامل التقني أو المادي، إن النسبة الكبيرة و المعتبرة من حوادث السير تتولد أساسا عن الحالة النفسية للسائق و تصرفاته غير الصحيحة و يعني ذلك سلوكه غير اللائق أثناء سياقاته للمركبة.
كما أثبتت الدراسات و التقارير الإحصائية أن الخلل الحاصل على مستوى الطرق، يكمن أساسا في ذهن السائق الذي يتبنى لسبب أو لآخر سلوكيات غالبا ما تكون خطيرة و غير مناسبة للموقف الذي يكون فيه.
و لهذا تقتضي هذه الخاصية المميزة للعامل البشري إعادة ضبط وتهذيب أو إصلاح مستمر دائم لسلوكيات الفرد في مجال الأمن المروري.
و يقصد بذالك التربية و التكوين (بشكلية العام و المتخصص) ضمن تطور الفرد و ذالك بإصلاح أو دعم مكتسباته الإدراكية و السلوكية.

و في هذا الإطار و حسب القانون رق 01/14 المؤرخ في 19 /2001/08 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 16/04 المؤرخ في 2004/11/10 المتعلق بتنظيم حركة المرور أمنها و سلامتها عبر الطرق، قامت السلطات العمومية بإعداد إجراء قانوني يهدف إلى:

- ترقية السياسة الوطنية المتعلقة بالوقاية و ألامن المروريين.

- إعادة تقويم وإضفاء طابع الاحترافية على المهن المتعلقة بالنقل و التي لها دورا استراتجيا في الاقتصاد الوطني.

- احترام و الحفاظ على آداب النقل و أبعاده.

- عرض خدمات ذو نوعية عن طريق ضمان احترام الزبون و إرضاءه و العمل على تحقيق راحته و أمنه.

لهذا الغرض،وعملا بمبدأ "الوقاية خيرا من العلاج" فإن الأولوية أعطيت إلى تكوين و إعلام المختصون و المحترفون في مجال النقل عبر الطرق (و يقصد بذالك سائقي الأجرة و الحافلات و الشاحنات)،بصفتهم القاعدة الأساسية لكل إستراتجية خاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق و حتى الاحترافية (ذوي الاختصاص).

غالبا ما تترجم سلوكيات السواق بما يلي:

- نقص في المهارة و الرغبة و القدرة و هي مواطن الخطأ و السلوكات الأمنية لدى السائق.
- عدم احترام الضوابط القاعدية المنصوص عليها في قانون المرور و نظام النقل، متحديين بذلك كل الأخطار و العقوبات.

- غياب "روح الأمن و الوقاية" فاسحين بذلك المجال للقدر و النصب و سوء الحظ.
- عدم التكفل الجيد بنشاط "النقل" من طرف الموجهين.
- تقصير في مجال المراقبة والصيانة الدورية المتعلقة بالمركبات و تزايد قطع الغيار غير المطابقة للقانون.
- قدم حظيرة المركبات و تزايد قطع الغيار غير المطابقة للقانون.

أمام هذه الوقائع و من أجل الحد من هذه الظاهرة الخطيرة التي أصبحت تشغل الجميع بصفة كبيرة،فإنه قد تم إقرار بالضرورة المطلقة على تنفيذ برامج تكوين متعلقة بمختصين النقل البري القائم بدوره على مقدمات منطقية متعلقة بكسب خاصية "معرفة كيفية الأشياء" تسمح بتقليل الأخطاء البشرية ، و السلوكات الخطيرة من جهة و تخصص من جهة أخرى كفاءات حقيقية مختصة في المجال .

و اعتقادا و عملا بأفعال وروح المبدأ القائل بأن الأمن قضية الجميع ،قامت القوات العمومية بتكليف المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد ،بصفته الموجه الأساسي لدى كل من وزارة التكوين و التعليم المهني و وزارة النقل،بربط العامل البيداغوجي ووصله بتعليم البرامج التكوينية لصالح المترشحين الأحرار و المترشحين المقدمون من قبل المؤسسات التابعون لها وهذا بغية الحصول على الشهادات التالية:

- رخصة السياقة الخاصة بسيارات الأجرة(بالنسبة لسواق سيارات الأجرة).
- شهادة الكفاءة البيداغوجية و المهنية (مدرب مدارس السياقة).
- كفاءة مراقب تقني للسيارات.
- سائق محترف (نقل المسافرين، نقل البضائع والمواد الخطيرة).

تلح بصفة كبيرة برامج التكوين المتعلقة بالمختصين في النقل عبر الطرق، و الأولى من نوعها في الجزائر على الوقاية و الأمن المروريين.
سمحت هذه البرامج مند سنة 2001 و إلى غاية 2007اليوم بتكوين أكتر من 44.000 مختص في مجال النقل عبر الطرق.

تكوين سواق سيارات الأجرة :

كما هو مشار، تتميز برامج التكوين بعناصر التقييم التالية:

- التكوين من أجل الحصول على رخصة سياقة سيارات الأجرة .
- مدة التكوين : أسبوعين (02) أي 42 ساعة.
- طريقة التكوين: التعليم حضوري (خلال الصباح و المساء).
- الفئة المعنية **:** مترشحون أحرار.
- البرنامج:
  - الإسعافات الأولية.

- العناصر المتعلقة بمكانيك و كهرباء المركبة.
- المفهوم القانوني المرتبط بوظيفة سياقة سيارة الأجرة.
- جغرافية المكان (معرفة المدينة).
- حركة السير عبر الطريق و سلامتها.
- سياقة سيارة الأجرة.

- تاريخ انطلاق العملية: 01 أكتوبر 2001.
- الحالة في تاريخ 2005/01/31: تكوين ما يعادل 38.451 سائق أجرة.

كم من سنة و نحن نعتمد هذه الحكمة "الوقاية خير من العلاج" ، وكم من ضحية ذهبت نتيجة عدة عوامل منها البشرية و منها المادية، وكم من معاق يتخبط اليوم في تسيير حياته اليومية و كأنه عبء على المجتمع، فهدا مبتور اليد و ذاك مبتور الذراع و الآخر مقطوع الرجل و الآخر فاقد للبصر إلى غير ذلك من التشويهات التي تجعل من المعاق يتحسر على حياته و يتأثر بمعاملاته من قبل كل من يدور في كوكبه و من حوله.
هذه صورة عابرة عما تخلفه الحوادث اليومية في الطرق.
إن الحديث في موضوع مثل هذا يطول و لذا فإنه من الضروري و الأكيد أن احترام القانون من البديهيات و المسلمات الأولى في نجاح أي عملية تربوية للسياقة، عملية تربوية أولا و سلوكيات تكتسب ثانية مع مرور الزمن مع اكتساب خبرة في التحكم أكثر فأكثر إلى أن يصل الفرد أو السائق.
إن الوضع كارثي و مقلق و لا نحتاج إلى جهد كبير لإثبات ذلك، لذا، يجب التدخل بسرعة وعدم التردد في ذلك، لكن يجب قبل هذا التفكير جيدا و مليا في وسائل التدخل الناجعة، فالردع وحده غير كاف، وقبل التفكير في إجراءات رادعة يجب التأكد على أن المسألة مرتبطة بالتربية و السلوك و على المدرسة أن تؤدي دورها في تكريس التربية المرورية، و على المجتمع و الجمعيات أن يؤديا دورهما و للمسجد و الأمام أدوارا تربوية وتحسيسية يمكن الاستعانة بها.
لذا، لابد من إصدار اتفاقية تسمح للإمام تحسيس أفراد المجتمع بحرمة إيذاء الناس في الطرق و ضرورة إعطاء الطريق حقه و هذا يعتبر من الإيمان لأننا نعرف مدى قدسية الدين و الآيات و الأحاديث عند المواطن الذي بمجرد سماعه كلام الله و قول الرسول صلى الله عليه و سلم يحرمان شيئا فانه يتجنبه و بالتالي فهذا الأمر وجب النظر فيه.

إن ارتفاع عدد حوادث المرور في السنوات الأخيرة أصبح في الجزائر ظاهرة بل حقيقة مزعجة تلاحق المواطن يوميا عبر مختلف الطرق نتج عنها ارتفاع مستمر في عدد الوفيات و الجرحى و الخسائر المادية.
إن الوضعية التي آلت إليها حوادث المرور أصبحت كارثة تستوجب بذل جهود كبيرة على رأسها تدعيم الجانب الردعي و تعزيز دور الأطراف المعنية بالوقاية و الأمن عبر الطرق بغية التصدي لهذه الظاهرة الخطيرة وما ينجر عنها من خسائر مادية و بشرية تثقل كاهل الدولة و المجتمع على السواء.
و انطلاقا من مبدأ " الوقاية خير من العلاج" يتعين على السلطات العمومية إيلاء هذا الموضوع العناية اللازمة للتخفيف من حدة هذه الكوارث.

هذا لا يأتي إلا بما يلي:

- القيام بدراسة ميدانية شاملة للبحث عن أسباب هذه الحوادث.

- توفير الآليات الضرورية للوقاية من هذه الحوادث.
- توفير مستشفيات مختصة في معالجة ضحايا حوادث المرور.
- القيام بعمل معتبر لتحسيس المواطنين و مستعملي الطرق بخطورة حوادث المرور عن طريق وسائل الإعلام الثقيلة أو بواسطة الجمعيات.
- إعادة النظر في قانون التعويضات الخاصة بضحايا الحوادث الجسمانية و المادية للمرور.

إننا نلاحظ اليوم أن الجانب الردعي يطغى على الجانب الوقائي و التحسيسي بهذه الظواهر.

- إن عدم الاهتمام الذي يلقاه هذا الموضوع أدى إلى استفحال آفة حوادث المرور الناجمة عما يأتي:

- ضعف التغطية الإعلامية وانعدامها مما أدى إلى عدم الوعي بدرجة خطورة هذه الوضعية.
- التراجع في التكفل بهذا المجال.
- قدم الإطارين التشريعي و التنظيمي و عدم مسايرتهما للتطورات الاقتصادية و التكنولوجية.
- غياب الأطر و المبادرات للتنسيق بين مختلف القائمين على تحقيق و تسيير أمن الطرق و المستعملين.

بما أن الوظعية إستعجالية، فإن اتخاذ الإجراءات و التدابير ينصب بالدرجة الأولى على ما يأتي :

- الضبط المحكم لتسيير البطاقات المختلفة من رخص للسياقة و بطاقات رمادية.
- ضمان ديمومة تنسيق و تكامل جهود و أعمال مختلف المعنيين بالطرق من إنجاز وتسيير و استغلال.

تتطلب الوقاية من حوادث المرور الصرامة من أعوان الأمن من جهة و من جهة أخرى تحتاج إلى توعية و إعلام، و في هذا المجال نجد أن الجانب الإعلامي شبه مغيب .

لهذا، يجب أن يتول هذا الجانب عناية خاصة لما له من دور كبير في توعية السائقين و المواطنين في هذا المجال.

و هنا يشيد بدور حصة "طريق السلامة" التي أدت دورا كبيرا في توعية المواطن بأمنه و التنبيه إلى بعض تجاوزات السيارات.

لقد ساهمت حصة طريق السلامة بقدر كبير في التوعية و التحسيس.

إن ترقية الأمن عبر الطرق يساهم فيها الجميع من مواطنين و أعوان للأمن و التوعية الكبيرة المرصودة لها عبر تشريع ملائم للتطورات الحاصلة محليا و دوليا و لذلك وجب على الجميع التعاون لترقية الأمن عبر الطرق.

و نظرا إلى الأهمية القصوى التي يكتسبها القانون باعتباره عاملا من العوامل التي قد تقلل من الصعوبات و المشاكل حتى في حياة الأفراد، لابد أن تسبقه إجراءات ومنها الأيام التكوينية و التحسيسية و التجندية و غيرها من الآليات التي تجعل من الموضوع موضوعا ينال اهتمام جميع المواطنين و المواطنات و السلطات المعنية.

ينبغي معالجة هذه الظاهرة عن طريق التكوين و التربية وترسيخ ثقافة معينة.

- **أهمية تطبيق القانون :**

إن للقانون أهمية لكنه لابد أن لا يغفل على عدة نقاط منها ما يلي:

- هناك حظيرة كبيرة من السيارات و الدراجات لكن الإمكانيات بالمقابل ضعيفة، و عليه، تتطلب تلبية احتياجات هذه الحظيرة وضع تخطيط محكم و علمي في جميع المناطق الحضرية التي تكتظ بالسيارات.

إن أغلبية شوارع ولاية الجزائر مثلا، التي تعتبر واجهة المدن يمنع فيها التوقف، و عليه، يجب معالجة الأمر، كما يجب التفكير في إيجاد ميكانزمات خارج القانون لضبط و جعل حركة المرور بل شبكة المرور في صالح الخدمة العمومية.
لم يعذر مستعملي الطرق بجهل القانون و لا بد من وزارة النقل بالتفكير في آليات تعريف المواطنين بالنصوص التنظيمية عن طريق الومضات الإشهارية في التلفزة أو توزيع المنشورات على قارعة الطريق أو في وكالات التامين و غيرها.

إن جميع الأعمال التي تهدف إلى ترقية الأمن المروري لن تكون فعالة إلا إذا بنيت على أساس المعرفة المعمقة للأوضاع المعيشية و ذلك من أجل الوصول إلى تشريع يؤسس لمبدأ العقوبة الذي يحقق هدفين رئيسيين هما:

- ردع المخالفون من جهة و إشعارهم بسلطان القانون من جهة أخرى.

- تحسيس مستعملي الطرق بضرورة الخضوع إلى قواعد السلامة المرورية و تكوين ثقافة و حس وقائيين في هذا المجال.

- ضرورة التزام الجميع بقواعد و آداب المرور و التي يجب أن تكون نابعة عن قناعاتهم، لأنه السبيل الوحيد لتسهيل حركة المرور، ويأتي بعد ذلك دور شرطة المرور في معاقبة المخالفين.

- **بجانب تطبيق القانون هناك :**

- تدعيم و تشجيع جمعيات الوقاية من حوادث المرور و سلامة الطرق التي تساهم في الحد و التقليل من حوادث المرور.
- تنظيم أيام إعلامية و دراسية و معارض لتنمية ثقافة المرور لدى شرائح المجتمع و تحسسيهم.
- توعية المواطن وتحسيسه، سواء كان راجلا لاستعمال الممرات المخصصة، أو سائقا لاحترام قانون المرور، و ذلك يوميا و في مختلف الوسائل السمعية و البصرية بالطرق الفنية الحديثة المؤثرة.
- إدراج ثقافة المرور في البرامج المدرسية في إطار دروس التربية المدنية و تشجيع المتفوقون فيها.
- العمل بالتنسيق بين المصالح المختصة و الجماعات المحلية، و الجمعيات المدنية في وضع إشارات المرور و صيانتها.

حان الوقت لإتخاذ التدابير القانونية و الردعية و التربوية و الإعلامية و الثقافية في آن واحد لمحاولة التقليل من هذه المصائب، فحوادث المرور ستقع لا محالة لأن حالة الخطر المنعدمة غير موجودة، و لهذه الأسباب يكون من الأجدر تطبيق القوانين على جميع الناس، و عليه، فإن مراجعة مخطط حركة المرور على مستوى المدن و الطرق ضرورية و أكيدة مع السهر على التطبيق و التنفيذ من قبل المستعملين من راجلين و سائقي السيارات و الدراجات النارية.

فيما يتعلق بالشاحنات و ناقلات المواد السريعة الالتهاب و الحاويات و ناقلات المواد الكيماوية فإنه يجب إصدار قوانين صارمة جدا تسيرها من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول، كتحديد مواقيت سيرها و مواقيت عبورها على المدن و المناطق الآهلة بالسكان لاسيما المدن الكبرى، و ما يقال عن هذا النوع من المركبات يقال أيضا عن الجرارات التي ما فتئت تسير في الطرق الوطنية في النهار و في الليل بدون أضواء و لا إشارات، وهي من العوامل الأساسية المتسببة في حوادث المرور، و معلوم أن الجرار يستعمل في الفلاحة ووجوده في الطريق الوطني لا مبرر له، ناهيك عن الآلات المستخدمة في البناء و غير ذلك كالرافعات و الجرافات و غيرها من المركبات التي يجب تقنين سيرها و تنقلها.

كذلك إنه لابد من الاستفادة من السكك الحديدية و الأشخاص لنقل البضائع، فالسكك الحديدية عامل أساسي في التنمية و التطور و النقل، و السلامة و الأمن فهذه هي السكك الحديدية التي نريدها.
لابد من إيلاء عناية خاصة لشبكة السكك الحديدية و صيانتها لتفادي الكثير من الأضرار البشرية و المادية التي تكلف الدولة أموالا باهظة. في هذا الإطار يجب إصدار نص قانوني خاص بتنظيم نشاط الشركة الوطنية للسكك الحديدية، لأن هذه الأخيرة مازالت في كثير من الأحيان تطبق على نشاطها القانون الفرنسي الصادر في القرنين الثامن عشر و التاسع عشر.
يجب لفت الانتباه إلى هذا النوع من النقل ألا و هو النقل بالسكك الحديدية، فهي الأمن و هي السلامة و هي كل شيء و هي القاعدة الصحيحة، فلا نكتفي بتخصيصها للبضائع فقط بل يجب أيضا أن تخصص للمواطنين و تسمح لهم بالتنقل بواسطة شبكة مزدوجة، وهذا بخصوص النقل، فبإمكان شبكة السكك الحديدية فتح المجال للنقل بشتى أشكاله و ذلك عن طريق توسيعها و تدعيمها و عصرنتها، حيث من ضرورة المراجعة الجادة لقانون المرور، و قبل تطبيق أي قانون يجب تحسيس مستعملي الطرق لضرورة الخضوع إلى القواعد الجديدة التي تضمن سلامتهم و سلامة غيرهم.

هناك من تكلم عن التحسيس، و من تكلم عن كيفية التحسيس و الأسلوب الواجب العمل به من أجل تحسيس المواطنين، والوعظ و الإرشاد و هناك أكثر من هذا و هو أن يتم إلقاء دروس تحسيسية في المساجد من قبل الأئمة كما سبق قوله و هذا العمل إن شاء الله يشجي و يمس ضمائر المواطنين لأنها قضية تخص المجتمع، خاصة و أن الوسائل المتوفرة غير كافية. التحسيس عملية يجب القيام بها من خلال استغلال التلفزة و الراديو و النشريات في الجرائد و تنظيم القافلات وليست مجرد حملات نقوم بها سنويا، و لكنها عمل دائم.

هناك من تكلم عن العيوب البشرية حين نعلم أن 75 % من أسباب حوادث المرور هي أسباب بشرية، و لكن هذه الأخيرة لا تقتصر على السائق فقط ، هناك أيضا من تكلم عن تربية المجتمع غير المتحضر في سلوكه اليومي ، لا يستطيع إنجاز نظام مرور في مستوي الدول الراقية التي توصلت إلي حصر هذه الحوادث في نسبة معينة معقولة.
فيما يخص المسائل التقنية و مراقبة قطع الغيار هذه الظاهرة الاجتماعية تفشت في السوق الوطنية ، فأغلب قطع الغيار التي تدخل السوق الجزائرية غير أصلية ، لذا، يجب الوصول مع وزارة التجارة إلى وضع حد لهذه الظاهرة.
إن ندرة قطع الغيار في السوق و عدم وضعها في متناول مستعمليها من شأنه أن يؤثر سلبا على تطبيق قواعد المرور تطبيقا سليما، و عليه لابد العمل للقضاء على هذا الوضع، الذي إن أستمر فسيتعذر تحميل المواطن المسؤولية عن الأخطاء التي تنجر عنه.

سمح القانون الساري المفعول بإنشاء لجنة مشتركة بين الوزارات ، هذه العملية المتعلقة بالتصدي لحوادث المرور تعني كل الوزارات و كل القطاعات، و تتطلب كذلك تنظيم يوم تنسيقي بين السلطات المحلية و الشرطة و الدرك لبعث عملية تطبيق هذه الإجراءات القانونية و التنظيمية.
تتعلق الأمور التنظيمية كذلك بالميزانية، لأن تنظيم المرور يتطلب مخططات للنقل و مخططات للمرور و هذه دراسات تتطلب ميزانية، و هي تتعلق كذلك بتوفير مخططات نقل و مخططات مرور لـــ 48 ولاية في الجزائر.
لا ينبغي أن يكون تنظيم المرور أحاديا و إنما متعدد الجوانب و يحتاج إلي برنامج منسق للوصول إلي الحلول المرضية.
من خلال تغيير القانون لمنح مصالح الأمن الوسائل الكافية، و مع الدوائر الوزارية الأخرى التي ستشارك في هذه العملية، يمكن، القضاء تدريجيا علي هذه الظاهرة و الوصول في أقرب الآجال إلي مستوى مقبول فيما يتعلق بحوادث المرور.
لا تخص الحاجة فقط إلى تعديل القانون و إنما كذلك إلي المساعدة على كل المستويات حتى تتضافر الجهود من أجل التقليل من هذه الظاهرة.
تتطلب السياسة الوقائية و تخفيض التكاليف الناتجة عن حوادث المرور، عملا شاملا في ميادين التكوين و الإعلام و توعية مستعملي الطريق.
ينبغي إيجاد وسائل ملائمة أخرى تدعم كل هذه الإجراءات بغية توفير الأمن و ضمان سلامة المواطنين.
يلاحظ بالنسبة للمجمعات الحضرية في المدن الكبيرة و المتوسطة، أن تطبيق بعض القواعد القانونية دون توفير الشروط اللازمة من أماكن خاصة للوقوف و المكوث و إنشاء شبكات طرق جديدة و عصرية علي غرار المدن و العواصم العالمية، سيجد بعض الصعوبة في تسيير حركة المرور.
كما ينبغي توفير العدد الكافي من المركبات المستعملة في النقل الجماعي في هذه المجمعات الحضرية لتمكين الجميع من التنقل بكيفية مريحة و آمنة، و من ثمة تقليص حركة المركبات الفردية.
أعتقد أن إنشاء مراكز خاصة لتدريب السواق و خاصة سائقي النقل العمومي كفيل بالحد من ظاهرة حوادث المرور المؤسفة ، و كذلك إعادة النظر في شبكة الطرق و توسيعها لأنه كثيرا ما يظهر السائق إلى إيقاف سيارته على حافة الطريق لإصلاح عطب بسيط ، كما أن جهل السواق للجانب الميكانيكي ، يتسبب كثيرا في هذه الحوادث ، و عليه يجب توسيع مهمة مدارس تعليم السياقة لتشمل هذا الجانب.

أما فيما يتعلق بعقوبة المخالفين للقانون سواء كانت مادية أم معنوية، فأرى أن العقوبة يجب أن تكتسي كذلك طابعا تربويا و توجيها و ليس فقط ردعيا.

❖ ثالثا : المراحل و النقاط الأساسية للتوعية و الوقاية من حوادث المرور:

إن البرنامج الذي يبدو ضروريا و استعجالي نظرا لارتفاع نسبة حوادث المرور في الجزائر يمر بالمراحل التالية:

- **<u>المراحل:</u>**

  - **<u>المرحلة الأولى:</u>**

تتمثل في جمع كل المعلومات و الإحصائيات حول حوادث المرور لكل جهات ولايات الوطن، و تحليلها من أجل تشخيص كل الأماكن ذات الحوادث الكثير و المتكررة.

- **المرحلة الثانية :**

تتمثل في التحليل في الميدان، للمقاطع من طرف أعوان الأشغال العمومية، الدرك الوطني، الأمن الوطني، اللجان الولائية، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و حتى من طرف مستشار وطني.
هذا التحليل له هدف أساسي من شأنه تعيين كل المناطق و النقاط التي تشهد الحوادث، مع كل الخصائص الرئيسية التي قد تكون مصدر الحوادث (التصميم المسطر، مقطع الطول، المحيط).

- **المرحلة الثالثة:**

تتمثل في معالجة المعلومات الملتقطة و الإحصائيات المتعلقة بالحوادث من أجل تشخيص الحالة و المشكل لإيجاد الحلول و البدائل اللازمة، و عليه يقام مخطط الإجراءات الميداني حسب أولويات العمليات و تتخذ الإجراءات اللازمة.
على ضوء هذا البرنامج، يتم وضع مخطط الإجراءات الميداني (plan d’action) حسب أولويات العمليات.

إن وضع مخطط الإجراءات الميداني لكل محور هو المؤشر الذي يمكن أن يضبط الأخطار و يحدد التدابير الواجب اتخاذها. فيما يخص التهيئة الصغيرة، تستعمل وسائل الإدارة المحلية، و تبعث دراسات معمقة للمقاطع التي تحتاج إلى تحليل مفصل أو إنجاز أشغال التهيئة المتوسطة أو الكبيرة الحجم و هذه الأخيرة تتطلب مدة زمنية معيّنة.
في صدد التحدث على المراحل الأساسية للتوعية و الوقاية من حوادث المرور يجب التأكيد على ضرورة مشاركة جميع الهيئات المعنية.

و يمكن الإشارة إلى البلدان المتطورة التي تجاوزت مرحلة كبيرة في الوقاية من حوادث المرور، حيث قامت بتطبيق برنامج وقائي يسمح بتخفيض عدد ضحايا المرور.
في الجزائر تطور عدد ضحايا الطريق كما أشير إليه و أصبح مذهلا، حيث أضحت حوادث المرور آفة تحصد آلاف الأرواح البريئة، و تخلف خسائر مادية معتبرة تثقل كاهل الدولة.

كما أصبحت التكاليف الاجتماعية و الاقتصادية للحوادث ترتفع إلى ملايين الدينارات، منها التعويضات التي قدمتها شركات التأمين دون حساب مصاريف الإسعاف و العلاج في المستشفيات و التكفل بالمعاقين و التي تقدر بملايير أخرى من الدينارات.

للحد من آفة حوادث المرور سعت السلطات المعنيّة إلى إيجاد السبل الكفيلة للتقليل من عدد و خطورة الحوادث، و ذلك بانتهاج برنامج التوعية و الوقاية بالإضافة إلى التأكيد على الجانب القمعي المتمثل في تطبيق قانون المرور و معاقبة المخالفين له. لكي تكلل هذه الإجراءات بالنجاح و تحقق الأهداف المرجوة لا بد من التنسيق بين مختلف المصالح و الهيئات المعنيّة بالموضوع و تكثيف الجهود و التكثير من عمليات إستعاب برامج التربية المرورية لدى مستعملي الطرق و كذا الحملات حول الوقاية و إعطائها أهمية كبيرة.

- **النقاط:**

هذه الوقاية تسعى إلى تخفيض عدد الضحايا بجميع الطرق و تخفيف من حدة الإصابة، و تكون بتطبيق الإجراءات الموضوعة حسب المنظمة الدولية للصحة.

- **الوقاية الأولية:**

تشتمل على مجموعة من الاحتياطات الوقائية تؤخذ قبل وقوع الحوادث و تعتبر أهم مرحلة في الطريق الوقائي و هي تهدف إلى :

- إبعاد عوامل و مخاطر الحوادث الجسمانية.
- تربية مستعملي الطريق.

ربما نجد أن هذه الوقاية الأولية من أنجع الطرق التي تسمح بتخفيض حوادث المرور و تحديد الأسباب المتعلقة بها، و ذلك من خلال الدراسات التحليلية لإحصائيات حوادث المرور.

تهدف الحملات التي تنظم من طرف المصالح المعنيّة إلى الحد من هذه الآفة التي تهز كيان المجتمع، فالهدف الأول هو اقتراح حلول للظاهرة و مراقبة المركبات و إعطاء الإرشادات الفنيّة و التربوية.

تنحصر خمسة محاور في هذه الوقاية الأولية و هي:

- **مستعمل الطريق:**

يشمل السائق و الراجل معا، إذ أنه بالرجوع لإحصاء الحوادث لسنة 2004 و 2005، يتضح أن مستعمل الطريق أرتبط بعدد من الحوادث كان سببا فيها و ذلك حسب ما يلي:

- القيادة في حالة سكر.
- مخالفة قانون المرور.
- الإفراط في السرعة.
- عدم احترام الأولوية.
- تجاوز خطير.
- توقف خطير.
- و الخطأ الخاص بالرجلين (التهاون).

تتمثل كلها تقريبا في عدم الاحتياط و الحذر، و بهذا، نلاحظ أن مستعمل الطريق هو المسئول الأوّل و الضحية الأولى للحادث، و لهذا فبتصرف أحسن من طرفه نحصل على أفضل النتائج في إطار الوقاية.

يمكن الإشارة إلى السياسة المراد إتباعها من أجل تخفيض عدد الحوادث، و هي تتلخص فيما يلي:

- **تعليم السياقة :**

يجب أن يكون تعليم السياقة مراقب ليس فقط خلال إجراء امتحان رخصة السياقة، لكن أيضا في مضمونها و شكلها و ذلك من أجل تكوين سائقين قادرين على تفادي الحوادث.
أوّل شيء يقام به، تعليم و تكوين المعلمين، و يجب أن يكون تكوين و تربية مستعملي الطريق متواصل، حيث أن المعلومات المكتسبة خلال التعليم الأوّل تنسى سريعا، دون أن ننسى القواعد

المتجدّدة في كل مرة، و لهذا، فإن السائق يجب أن يكون دائما موضوع للتعليم الذي يهدف على تذكير عناصر الأمن عبر الطرق و تلقينه القوانين الجديدة للمرور.

- **قانون المرور:**

مهما كان قانون المرور جيّدا، فإنه لا يتبيّن محتواه إلاّ بالتطبيق، الذي يجب أن يطبق بجميع الوسائل الممكنة.
إن تحرير المحاضر مستعبدة في الكثير من الأحيان، الشيء الذي يسمح لمستعملي الطرق بالتواصل في الخطأ، حيث أنهم يعتقدون أنهم غير ملازمين بإتّباع قوانين المرور.

و لهذا:

- تكثّف المراقبة من أجل تعويد مستعمل الطريق بالقوانين اللازم احترامها.
- تكون العقوبات متناسبة مع خطورة الأخطاء و ما يكفي للتأديب.
- توضع سريعا إجراءات بسيطة لمشاكل حوادث المرور.
- تحدّد السرعة على مجمل المناطق و ذلك، لأنّ درجة الخطأ ترتفع، حيث السائق لا يمتلك الوقت الكافي للملاحظة و التحرك ، و هذا الإجراء كباقي الإجراءات، لن يكون له تأثيراً إلاّ إذا كان تطبيقه حاسم.
- تعلّم قواعد الأمن عبر الطرق لجميع مستعملي الطريق، منهم مستعملي العجلتان، و الرّاجلين الذين يجب تعليمهم الحذر و استعمال الطريق بطريقة عقلانية، و ذلك من أجل اجتناب وقوع حادث.

- **الطفل:**

إن حوادث الأطفال تختلف في الأسباب و نوع الأضرار و خطورة الحوادث، و لهذا، يجب الاعتناء بالأطفال عناية خاصة، و وضع برنامج خاص لوقايتهم. و لذلك، فإنه من الضروري تعليم الأطفال مبادئ قانون المرور، سواء داخل المدارس أو داخل حظائر التربية المرورية.
إن الطفل إلى غاية سن العاشر يكون عديم المسؤولية و معرض للحوادث، إنه، لا يهتم إلا بشيء واحد فقط ، فإذا كان مهتما بمحفظته أو شيء بين يديه، فإنه ينسى المرور ، و لهذا، فإن تربية الأطفال المستعملين للطريق تحتاج إلى أمثلة مجبرة و إلى معرفة معمّقة بالظروف الخاصة و الخطيرة ، فعلى الطفل أن يتعلّم أن يشاهد جميع الإشارات و أن يفهمها، كما أنه يجب تلقينه التّحكم في سمعه و خاصة يجب على الراشد أن يكون مثلا أعلى للطفل.

- **منشآت الطريق:**

يشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات سواء تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته، أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمومية و أفقية.
إن شبكة الطرق الوطنية بالجزائر في مجملها تفتقر على المواصفات العالمية، علاوة على نقص الصّيانة، لذا، كثيرا ما يكون الطريق عامل من العوامل المؤدية للحوادث.

و حسب الإحصاء، فإن نسبة الحوادث المرتبطة بالطريق تبقى مرتفعة.

و من أجل التخفيض من حوادث المرور، يجب تحسين حالة الطرق و ذلك، بوضع ممرات تحت الأرض أو مدرجات من أجل الراجلين على مستوى المناطق الخطيرة، و إنشاء طرق جديدة تسمح بالسير السهل.

- **المركبات:**

تكون المركبة في معظم الأحيان من المسببات الرئيسية في الحادث، و لهذا، يجب الاعتناء بها اعتناء خاص. المركبة الجيّدة هي المركبة السّليمة، غير أن في الجزائر تشكّل حظيرة المركبات أساس من مركبات غير صالحة أو خطيرة الاستعمال و هي مازالت مستعملة في السّير،
و في هذا الصدد، فإن الحوادث المرتبطة بالمركبات، نسبتها مرتفعة كما بيّنتها الإحصائيات. فالمركبة يجب أن تكون مصانة و ذلك بمراقبة الانارات و المكابح و أجهزة التحكم... الخ.

- **الوقاية الثانية:**

تأتي مباشرة بعد وقوع الحادث، و تشمل جميع الإجراءات المتخذة منذ الإنذار إلى غاية وصول المريض إلى القسم ألاستشفائي.
عند وقوع حادث، نقوم بإبلاغ المصالح المعنيّة القريبة من المكان و تجنباً للخطر الذي تواجهه الضحية، يكون نقل الجريح سريعا، و ذلك، لتفادي تفاقم الجرح لديها. التشخيص الفوري و الخطوات الأولى، مثل الإنعاش و توقيف النزيف إن وجد، ضروري، حيث يجب تهيئة جميع الإسعافات بموظفين مختصين من أجل حماية أفضل للضحية.

- **الوقاية الثالثة:**

تشمل مجموع التشخيصات الطبيّة المستعملة لعلاج المريض و الضحية (تجنب المضاعفات و عواقب المرض).
من أجل تخفيض نسبة الموتى، المضاعفات و العواقب المعيقة من بين جرحى حوادث المرور، فإنه من الضروري توفير أفضل الأقسام في الإنعاش و أقسام مهمتها العلاج.

المبحث الثالث

الإستراتيجية الإعلامية المنتهجة من طرف هيأت أمن الطرق

يهدف هذا المبحث إلى تقديم الإستراتيجية الإعلامية المنتهجة من طرف هيئات امن الطرق، لأن الإعلام هنا يحمل بين أهدافه ورسالته القيام بالوعي المروري وهنا تتركز أهميته.

يهدف العمل الأمني باختلاف تخصصاته ومسارات عمله إلى بث مشاعر الطمأنينة والسكينة في النفوس، لذا تحرص كافة الدوّل على توجيه عناية خاصة للأمن المروري. و رغم وضوح مضمون هذه الغاية، إلاّ أن القائمين على هذا العمل، غالباً ما يواجهون صعوبات في تطبيق القوانين لتأمين الأفراد.

وإذا كان الجمهور، خاصة الجمهور السائق للمركبات والراجل هو الغاية النهائية التي ينشدها عمل هيئات أمن الطرق، فإن تشعب هذا العمل وتعدد تخصصاته وتداخله في العديد من الأنشطة للوقاية والأمن المروري للأفراد يشير إلى أهمية وجود آلية تدعم الوعي من خلال تفعيل سبل الاتصال بين الهيئات المعنية بأمن الطرق من جانب و الجمهور من جانب آخر.

لذلك، فإن الإعلام يحمل بين ثنايا أهدافه ورسالته، القيام بالوعي المروري من خلال تدعيم سبل وأواصل الصلات بين هيئات أمن الطرق والجمهور، وإعلامه بحقائق وثوابت العمل الذي تقوم به هذه الهيئات لمصلحته والكشف عن الحالة المرورية الخطيرة التي تمر بها البلاد وجهود رجال أمن الطرق في المحافظة على الأرواح والاقتصاد الوطني، وتبصير الجمهور المستعمل للمركبات خاصة، بدوره الأساسي وبأساليب وقايته من حوادث المرور.

من هذا المنطق يستمد الإعلام أهميته الكبرى في مجال التوعية والوقاية المرورية، خاصة في هذا العصر الذي بات فيه المجتمع باختلاف وترامي أركانه قرية كونية صغيرة تتلاقى فيها و بسرعة، كافة البيانات والمعلومات لتؤثر في بعضها البعض.

❖ <u>أولا : تناول ظاهرة حوادث المرور في الإعلام :</u>

o <u>الوقاية من حوادث المرور إحدى غايات الإعلام الأمني:</u>

تواجه دراسة وقياس تأثير الإعلام على سلوك الإنسان صعوبات مختلفة ومتعددة، حيث يدخل في قياس هذا التأثير عوامل ومتغيرات متباينة، منها ما هو اجتماعي أو ثقافي أو اقتصادي، وغيرها من العوامل التي لا يجب إغفالها عند قياس هذا التأثير، وتحديد الأدوار التي يمكن أن يقوم بها كل عامل، وقد اختلفت الآراء حول تأثير وسائل الإعلام في السلوك ألانحرافي أو الإجرامي، فهناك من الآراء ما يؤكد على وجود تأثير إيجابي لهذه الوسائل في الوقاية والتوعية مشيرا إلى أن الأسباب الحقيقية لجرائم الطرق تتشكل من خلال عوامل أخرى مثل دور الأسرة، الظروف العامة، والمؤسسات التعليمية وغيرها.

وجد الباحثون أن الجمهور يحمي نفسه "سيكولوجيا" من بعض وسائل الإعلام، وأن التأثير الإعلامي لا يمكن تفسيره طبقا لمفاهيم نظرية الرصاصة، وأن الناس يعرضون أنفسهم لوسائل الإعلام أو يتجنبونها طبقا لمدى اتفاق المواد الإعلامية أو تعارضها مع أراء واهتمامات هؤلاء الناس، أو ما يسمى بالتعرض الانتقائي، كما أن هناك عمليات انتقائية أخرى تؤثر في مدى تأثير وسائل الإعلام وأهم هذه العمليات الإدراك الانتقائي والتذكر الانتقائي.

لكي يكون لوسائل الإعلام تأثيرا في الجمهور، يجب أن تكون متفقة مع خصائص سمات الجمهور الشخصية، وذلك أن، شخصية الفرد تؤثر في نوع و درجة تقبله لمادة الاتصال، وقد كان البعض يظن أن القابلية للتأثير بالاتصال نسبية، أي أنه يمكن إقناع بعض الناس، بينما يصعب إقناع البعض الآخر بصرف النظر عن الموضوع، إلا أن التجارب كشفت أن، بعض الناس، يسهل التأثير فيهم في مواقف معيّنة دون الأخرى، وأن بعض الناس يقاومون كل محاولة للتأثير عليهم.
لذلك، يصعب التسليم بصحة الرأي القائل بوجود قابلية عامة للتأثير بالإعلام، و لكن، نستطيع القول، أن الناس الذين يتسمون بسمات شخصية معيّنة، يمكن التأثير عليهم بأنواع معيّنة، من الاتصال ، ولا يقتصر الأمر في التأثير على سمات الفرد الشخصية فقط، بل يتسع ليشمل الفرد وعلاقاته الاجتماعية، أي أن المستقبل يتعرض للعملية الإعلامية من خلال المواد المختلفة في إطار اجتماعي ، وبالتالي، فإن تأثره سلبا أو إيجابا يكون مرتبطا بالجماعات التي ينتمي إليها.

إذا كانت الوقاية من حوادث المرور تعتبر من أولى اهتمامات وغايات العمل الإعلامي الأمني، فإن الأمر يتطلب معرفة مدى تأثير ما تبثه وسائل الإعلام وأساليب تناولها للظاهرة، وذلك، بهدف تقديم الأساليب وترشيدها، وسوف يتم تناول ذلك في الصحافة ولإذاعة والتلفزيون كأهم نماذج لوسائل الإعلام حاليا.

- **غاية إعلامية وقائية أمنية :**

تتم من خلال أجهزة الإعلام بتوعية الأفراد بكل ما من شأنه الحفاظ على أمنهم وسلامتهم الشخصية وتبصيرهم بأساليب منع وقوع حوادث بكافة أنواعها وأشكالها وتضييق الفرصة أمام الراغبين في ارتكابها، وتوعية الجمهور بأساليب درء مخاطر وأضرار الحوادث بأنواعها المختلفة، والحفاظ على الحياة والصحة العامة.

رغم أن هذا الدور تمارسه مصالح الأمن (الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني) من خلال أعمال الدوريات والحراسات والرقابة وتنظيم المرور وحفظ النظام، إلا أن الإعلام له أدواراً تسهم في تحقيق الغايات الوقائية والمنعية ضد ارتكاب المخالفات، ويدخل في هذا الإطار تعريف أفراد المجتمع بالقوانين بطريقة مبسطة تكفل توضيح مبادئ القوانين والعقوبات المقررة على ارتكاب المخالفات، ويعتبر هذا الإجراء توضيح لأفراد المجتمع لبعض المخالفات التي قد يجهلها البعض، كما يمكن للإعلام أن يبصر أفراد المجتمع بخطر المرور وتعميق كراهيتهم له.

إن دور الإعلام في هذا المجال أيضا مفيد في التشجيع على القيام بإنشاء الجمعيات والمؤسسات المتعلقة بالوقاية والتوعية من حوادث المرور.

يدخل في هذا المضمون تبصير أفراد المجتمع للوقاية من الحوادث التي تقع عن الإهمال و اللامبالاة.

كما أن توجيه أفراد المجتمع لاحترام القوانين واللوائح و الانضباط الاجتماعي والالتزام بالقيم الأخلاقية والمبادئ والتقاليد، يمكنه أن يسهم في منع أو التقليل من الحوادث.

<u>الغاية الإعلامية القمعية أو الضبطية:</u>

هي غايات تبدأ عند ارتكاب المخالفة ومن خلال ما يتوافر من معلومات عن مرتكبيها أو ارتكابها المخالفة وما يدلوه الشهود من أقوال ومعلومات وما يتوافر من دلائل تشير إلى مرتكب المخالفة، وبالتالي تتولى أجهزة الإعلام نشر هذه الحقائق.

كما أن نشر العقوبات التي صدرت ضد المخالفين يكون ردعا لما تسول له نفسه ارتكاب المخالفات ويعطي انطباعا بأنه لن يلفت أحد من العقاب، وتشعر أفراد المجتمع بقدرة أجهزة الأمن.

- **<u>الغايات الإعلامية الاجتماعية:</u>**

<u>تسعى أجهزة الإعلام في تحقيقها لهذه الغاية إلى:</u>

- نشر رسالتها الإعلامية لحماية الأخلاق والسلوك الاجتماعي وتحصين المجتمع ضد الحوادث المؤلمة بالقيم الأخلاقية والتربوية.
- مواجهة الظاهرة التي تهدد المجتمع وتبصير الجمهور بأساليب مواجهة مثل هذه المخاطر بكافة أشكالها والحد منها.
- إشعار أفراد المجتمع بمسؤولياتهم.

إدراكاً بكل التوضيحات المقدمة يمكن القول ان لا بد ان تتضمن الإستراتيجية المنتهجة:

- العمل على تحقيق التعاون والتنسيق بين الجهود الإعلامية.
- إعداد خطة شاملة للتوعية والوقاية.
- التعريف بأنشطة المصالح والهيئات المعنية بأمن الطرقات.

- <u>تحقيق إنجازات في مجال أمن الطرق و التي تتمثل في :</u>

- إنتاج أفلام تليفزيونية إعلامية.
- إنتاج أغاني مصورة تلفزيونيا للتوعية ضد أخطار حوادث المرور والتوعية بقواعد المرور.
- طباعة كتيبات لخطابة الطفل.
- طباعة عدد من الملصقات و المطويات التي تبرز دور مصالح أمن الطرق وتؤكد مجالات التوعية المرورية المختلفة.
- إعداد الدراسات والأبحاث العلمية المتخصصة في مجال الإعلام والأمن.
- المشاركة في المناسبات التي تهم الأمن المروري.
- نشر المقالات والموضوعات المتخصصة في الدوريات والصحف المختلفة.
- تشكيل لجنة إعلامية دائمة "اللجنة الاستشارية لتقييم وتوجيه البرامج الإعلامية الثقافية والتربوية من ناحية تأثيرها السلوكي والأمني".
- إعداد مجموعة من خطط التوعية الإعلامية المرورية وتأكيد دور الإعلام في هذا المجال.
- إعداد خطة تعاون أجهزة الإعلام المختلفة مع أجهزة أمن الطرق.
- إعداد خطة موحدة للتوعية المرورية.
- إعداد مشروع جزائري للتوعية الأمنية والوقاية من حوادث المرور.
- إنجاز إرشادات عامة للسلامة من حوادث المرور.

إنّ للإعلام دوراً هاماً في مكافحة ظاهرة حوادث المرور، و هذا الدور يتحدد بغايات وقائية أو منعية و أخرى قمعية أو ضبطية بالإضافة إلى الغايات الإعلامية الاجتماعية.

o **<u>تناول ظاهرة حوادث المرور في الصحافة :</u>**

أرى أنه لابد من كثرة نشر أنباء حوادث المرور في الصحف، لأن نشر أنباء هذه الظاهرة يحقق "الردع" ولأنه يحمل توجيها للجمهور بخطورة الظاهرة.

ذلك أن نشر أنباء حوادث المرور وأخبار القبض على مرتكبيها والمحاكمات والعقوبات الرادعة يوميا، يحذر الجمهور من الإقدام على ارتكاب المخالفة، كما أن نشر أنباء الحوادث، يساعد على تداول أوصاف السائقين المخالفين للقانون، وهذا يمكن رجال الأمن من سرعة القبض عليهم، و

مناهضة السلوك المخالف للقانون، وهذا ما يؤكده خبراء الاتصال حول دور الإعلام في مراقبة البيئة وإطلاع الجمهور على حقائق الحياة، وأن من حق الجمهور أن يعرف ما يدور حوله من أخطار، وأن حظر النشر حول الظاهرة يفتح المجال أمام الشائعات التي تستمد قوّتها من التعتيم الإعلامي والغموض، كما أن النشر في حالة القبض على مرتكبي المخالفات يطمئن الجمهور.

الصحافة لها دور في تغطية أنباء حوادث المرور، وذلك يؤثر في الوقاية منها.

على الصحافة أن تقوم بدورها الاجتماعي في الضبط والدفاع ضد السلوك المخالف لقوانين المرور.

<u>تناول الظاهرة من خلال الصحف والمجلات، يمكن أن يجمل فيما يلي:</u>

- العمل من خلال مبدأ التنظيم الذاتي لمهنة الصحافة على تعزيز مجموعة من القيم والأخلاقيات المهنية في ضمير الصحفيين، فيما يتعلق بتناول الظاهرة في المجتمع، حيث يكون رقيبا ذاتيا لدى الممارسين.
- عدم نشر ما يتعلق بالحادثة إلا بعد المحاكمات وثبوت الإدانة.
- عدم نشر ما يمكن أن يضع أفكار البراءة أو الإدانة للمخالفين في أذهان القراء قبل محاكمتهم.
- مراعاة عدم نشر صور وأسماء وصفات المخالفين والضحايا قدر الإمكان حرصا على حقوقهم.
- ألا تكتفي الصحافة بمجرد نشر أخبار الحادثة، بل يجب أن تخصص مساحات لمناقشة أسبابها والعقوبات المنصوص عليها في القانون.
- أن تقوم الصحافة بدورها في التوعية الوقائية، من خلال استطلاع أراء المتخصصين والمعنيين بمكافحة الظاهرة، وكذلك الاستفادة من نتائج الدراسات العلمية.
- الحرص على نشر العقوبات الرادعة لأنماط معيّنة من المخالفين حتى يمكن تحقيق ضبط اجتماعي قوّي وردع لكل من تسول له نفسه الخروج على القانون.
- لا تقتصر الصحافة على المصادر الأمنية، قيادة الدرك الوطني و الشرطة والهيئات المعنية الأخرى في نشر كل ما يتعلق بحوادث المرور، يجب أن تعتمد على محررين أكفاء في كشف خطورة الظاهرة.
- التركيز على جهود الهيئات المعنية المبذولة في مكافحة الظاهرة ومن بينها الجمعيات، وتنشيط أدوارها كمنظمات الدفاع الاجتماعي.
- التحري بالدقة قبل نشر أي تفاصيل، حتى لا تقع الصحافة في تناقضات تفقدها ثقة القراء.
- تنظيم حملات للتوعية ضد حوادث المرور وكشف أسبابها وطرق الوقاية والأمان ويجب أن تتخذ هذه الحملات صفة الاستمرارية والتنوع باستخدام وسائل عديدة، وأفكار متنوعة، وأساليب مقنعة فعّالة وفقا لأهداف معيّنة.
- إشعار القراء بمصلحة حقيقية لهم في الوقاية.
- الاعتماد على محررين لديهم حس اجتماعي وقانوني في تغطية أنباء حوادث المرور.

- **تناول ظاهرة حوادث المرور في التلفزة:**

تناول الظاهرة من خلال التلفزة يمكن أن يجمل فيما يلي:

- أن يراعي منتجو الأعمال السينمائية والتلفزيونية حقوق المجتمع في الحفاظ على تنشئة اجتماعية صالحة للأجيال، وعدم الخروج على قواعد الخلق العام أي المجتمع، وفقا لميثاق شرف إعلامي تلتزم به كافة المؤسسات الإعلامية.
- أن تسعى السينما والتلفزيون من خلال المواد التي تقدمها إلى تأكيد سلطة القانون، وأهمية احترام المواطن لقواعد القانون، وأن تقوم الأجهزة التنفيذية في الدولة بتأكيد احترام القانون وتطبيقه.
- ألا تكتفي الحصص بعرض الظاهرة فقط، وإنما يجب أن تناقش أسبابها ودوافعها، وتضع لها الحلول الممكنة.
- ألا تصور جريمة حادث المرور في الأفلام والمسلسلات على أنها نابعة من شخص الفرد وتكوينه الداخلي، وألا تعطي مبررات للظاهرة بجعلها مقبولة في ذهن المخالف للقانون.
- الحرص على تضمين الحصص لبعض المفاهيم الاجتماعية المفيدة مثل : - حوادث المرور مؤذية – العمل هو طريق النجاح – الناس سواء أمام القانون.
- تنظيم حملات توعية ضد حوادث المرور لتعريف المواطن بحقوقه ومسؤولياته، وطرق التأمين الذاتي، وحماية النفس والممتلكات، وحماية الآخرين، وإشعار المواطنين بأن مصلحتهم تكمن في التحرك الفعلي والإيجابي لمناهضة حوادث المرور ورفضها.
- عقد دورات تدريبية متخصصة في أساليب المعالجة الإعلامية للظاهرة يشارك في إعدادها متخصصون في علم الاجتماع وعلم النفس والقانون والإعلام، بحيث يمكن تأهيل كوارد إعلامية معدة إعداداً ثقافيا واجتماعيا يؤهلها لتحمل مسؤولية مخاطبة الجماهير من خلال أجهزة الإعلام.

الأمر المتفق عليه، هو الدور الذي يلعبه الإعلام للحد من حوادث المرور. إنّ وسائل الإعلام لا تقدم مواد إعلامية فحسب، وإنما تقدم موضوعات أدبية وفنية ودرامية، وسواء قدمت هذه المواد أو تلك، فإنها تستلهم الأحداث والمواقف من البيئة الاجتماعية والثقافية السائدة بما فيها من اتجاهات وقيم ومعايير وتقاليد، والاتصال الجماهيري في جوهره هو تجسيد لثقافة الأمة وحضارتها، ومن خلال ذلك، تقوم وسائل الإعلام بتعميق المفاهيم الشائعة في المجتمع وترسيخ القيم السائدة وتثبيت العلاقات القائمة بين شتى المؤسسات والجماهير.

السؤال الذي يترتب على ذلك هو كيف يمكن الاستفادة من إمكانات وسائل الإعلام لنشر الثقافة الجادة التي يمكن أن تساهم في البناء الفكري للإنسان وتحقيق أمنه في المجتمع؟ وكيف يمكن الاستفادة من إمكانات هذه الوسائل في خدمة قضايا أو مشكلات أي مجتمع؟ إن المراد تأكيده في هذا الصدد، هو أهميّة التوظيف الجاد لمختلف وسائل الإعلام لخدمة الإنسان والعمل على تعديل ظروفه وحل مشكلاته العامة، إذ لم يعد ينظر لهذه الوسائل على أنها وسائل متعة وترفيه، دون أن يستفاد من قدرتها بشكل أكثر إدراكا وواقعية لخدمة مختلف شؤون الحياة.

من الجدير بالذكر أن الثقافة تتخلل كل جزء من أجزاء حياة الإنسان وهي تمنح الأمة طابعها المميّز، وهي أيضا تعبير عن الحركة اليومية للجماهير، وهذا يوضح أهميّة دور وسائل الإعلام في البناء الثقافي والوعي الوقائي.

هذا وتدعو الحاجة في هذا العصر المليء بالتناقضات والمشاكل والظواهر السلبية والانحرافات السلوكية إلى إقامة آفاق من التعاون بين أجهزة الإعلام ومصالح أمن الطرق.

لقد أصبحت حوادث المرور تشكل بصفة عامة، وفي شتى صورها، خطرا داهما يهدد المجتمعات ويصيبها بالخلل والاضطرابات، لما تحدثه من أضرار مادية وجسدية ونفسية.

وما ينجم عنها من قلق وإحباط وفقدان الإحساس بالأمان، بالإضافة إلى ما تسببه من تخريب ينتقص من جهود البناء والتنمية.

الإعلام يلعب دورا هاما وحيويا في التوعية و الوقاية ولعل ما تسلكه الأجهزة الإعلامية من وسائل متعددة سواء المكتوبة مثل الصحف والمجلات أو المسموعة مثل المذياع والمحاضرات والندوات وغيرها أو المسموعة المرئية مثل التلفزيون والسينما والمسرح... كل منها يسهم إسهاما فعالا في تحقيق الغايات الأمنية بكافة أبعادها.

وفقا لهذا التوضيح يتحدد دور الإعلام في مجال الأمن المروري ويمتد تبعا لامتداد رسالة الأمن في عالمنا المعاصر والمعروف بالأخطار والآفات والظواهر الاجتماعية.

إن الوسيلة الأساسية التي يجب أن يستند إليها الإعلام في أداء رسالة، هي "النشر الصادق للحقائق والثوابت الأمنية، والآراء والاتجاهات المتصلة بها". وتنصرف كلمة ولفظ "نشر" إلى استخدام كافة وسائل الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية بكافة أشكالها وصورها التقليدية منها والمستحدثة، أما محل الإعلام فينصب على صدق الأخبار ودقتها دون تحريف أو تهويل أو تهوين، بحيث نضع أمام الجمهور كافة الثوابت الأمنية المعبرة بصدق عن حقيقة الحالة الأمنية للطرق وأبعادها المختلفة، بالكشف عن حقيقة خطورة الظاهرة والظروف المحيطة بها، والمتورطين في ارتكابها بشكل لا يؤثر بحال من الأحوال على مجريات التحقيق ولا يعرقل أجهزة العدالة عن القيام بدورها في استظهار وكشف الفاعل الأصلي.

<u>و من ثم يتطلب</u> :

- العمل على دعم أساليب التعاون والتنسيق بين الأجهزة الإعلامية ومصالح أمن الطرق خلال منظومة عمل متجانسة تضمن تحقق الغايات المرجوة في هذا المجال من خلال ترشيد الرسائل الإعلامية بكافة صورها.
- السعي لتطوير أشكال الرسالة الإعلامية التي تخاطب المواطن.
- تنظيم حملات إعلامية توعوية ضد حوادث المرور بأساليب مناسبة للوقاية منها وحماية الأرواح.
- التوسع في إعداد دراسات قياس اتجاهات الرأي العام لتقييم جهود التوعية المبذولة وترشيدها تحقيقا للغايات والمرامي المنشودة.
- إعداد الكوادر الأمنية والإعلامية المتميّزة قادرة على القيام برسالتها في مجال التوعية الأمنية بأشكال عصرية مشوقة وجذابة قادرة على تحقيق الغايات المنشودة.

- التوسع في عقد المؤتمرات والندوات واللقاءات بين الجمهور والأجهزة الأمنية والإعلامية المختصة بقصد تلاقي الأفكار والمفاهيم وتبصير الجمهور بواجباته وأبعاد الرسالة الأمنية.
- إعداد دراسة متخصصة تهدف إلى تحديد المشكلات الواقعية في الجزائر على أن يشارك فيها متخصصون من رجال الإعلام والنفس والاجتماع والعدل والقائمون على الأمن واقتراح بعض الأساليب التي من شأنها زيادة الوعي.
- عقد دورات تدريبية متخصصة تهدف إلى إكساب رجال الإعلام والأمن المتخصصين بالمعرفة المتكاملة لأساليب نشر الوعي الأمني وتفعيل دوره وتعميق غاياته في نفوس المواطنين وتنمية مهاراتهم وخلق منظومة عمل متكاملة تضمن تحقيق أعلى قدر ممكن من الوعي.
- توسيع المساحة المخصصة للإعلام والتوعية المرورية سواء في الصحافة أو وسائل الإعلام الأخرى مع ضرورة النظر في منح هذه الغايات اهتماما خاصاً.

من ضمن المهيآت التي تقوم بوضع إستراتيجية السلامة المرورية، نجد الوزارات و المصالح الأمنية المكلفة بأمن الطرق.

❖ **ثانيا : دور الوزارات :**

o **وزارة النقل :**

تساهم وزارة النقل دوريا بمبادرات وإجراءات إعلامية وقائية و توعوية لغرض الحد من عدد الضحايا، ومن مجملها نجد :

ــ القيام بملتقيات وطنية حول دور الجمعيات في نشر التوعية المرورية.

ــ تدعيم المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، الذي يهدف إلى التنسيق بين مختلف الهيئات التي تخدم الوقاية من حوادث المرور.

ــ تدعيم المركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات، ومن صلاحياته المراقبة العامة للسيارات، وهو تحت تبعية وزارة النقل.

ــ الحملة الوطنية المتعلقة بأمن الطرق و حوادث المرور.

ــ الحملة الوطنية للوقاية المنظمة في الموسم الصيفي خلال كل عام.

ــ نشر الملصقات في الطرق، و في الحافلات.

ــ الحملة الوطنية للوقاية بمناسبة اليوم العالمي للطفولة يوم "01 جوان".

باشرت وزارة النقل عدة مرات بالعمليات التوعوية والتي تم التركيز فيها على بعض السلوكيات الخاطئة للسائقين، السبب الرئيسي في معظم حوادث المرور، مشيرة إلى أهمية دور وسائل الإعلام باعتبارها حلقة وصل أساسية في كل عملية من هذا القبيل.

كما أنها نوهت بجهود مختلف الهيئات المكلفة بأمن الطرق والنشاطات التحسيسية التي تقوم بها الحركة الجمعوية، وكذلك جهود المؤسسات التربوية من خلال برامجها الهادفة إلى :

- تعويد النشء على التقيد بقواعد السلامة المرورية عن طواعية تنعكس إيجابيا على السلوكيات المرورية للأجيال الصاعدة.

بذل الجهود في سبيل المحافظة على سلامة مستعملي الطرق وإحداث قفزة نوعية في سلوكياتهم، ومن ثم تجنيب الاقتصاد للمجتمع خسائر وآثار سلبية.

- **وزارة الأشغال العمومية :**

لقد أعطت وزارة الأشغال العمومية الأولوية في مختلف برامجها خلال السنوات الأخيرة لمجال تهيئة الطرق، وذلك بالشروع في الدراسات والتحقيقات التي أفضت إلى وضع تشخيص سمح بجمع الشروط الضرورية لاستعمال آمن للطريق، ولا سيما بـــ:

- القضاء على بعض النقاط المعروفة بكثرة وقوع حوادث المرور أو نقاط اختناق حركة المرور، المحصاة عبر الشبكة الوطنية للطرق.
- إتمام المشاريع الكبرى في ميدان المنشآت القاعدية، وخاصة إنهاء مشروع الطريق السيار "**شرق-غرب**" وإنجاز الطرق لفك الاختناق على العاصمة والجهات الأخرى.
- إعادة تهيئة إشارات الطرق الأفقية والعمودية.
- إعداد مخطط توجيهي لإشارات الطرق.

إعداد تجهيزات الطرق ومنتوجات تأشير (الطلاء) الطرق.

الهدف الرئيسي المنتظر من خلال الأعمال المقامة من طرف قطاع الأشغال العمومية، هو التقليل من مخاطر حوادث المرور وذلك بتقديم حلول مناسبة يكون لها أثرا إيجابيا على الأمن عبر الطرق.

و قد شاركت الوزارة في حملات إعلامية مثل :

- اليوم دراسي تحت عنوان "**فك اكتظاظ حركة المرور**".
- اليوم الإعلامي حول "لإشارات المرورية وأمن الطرقات".

ثالثا : دور المصالح المكلفة بالأمن عبر الطرق:

- **قيادة الدرك الوطني:**

تعد قيادة الدرك الوطني سنويا ترتيبا أمنيا هاما عبر كامل التراب الوطني بمناسبة الموسم الصيفي يحمل تسميّة "مخطط دلفين" ، قصد ضمان أكبر حد ممكن من الأمن والسكينة للمواطنين طيلة الموسم الصيفي.

وتوضيحا للبعد الذي يكتسبه مثل هذا المخطط، يندرج هذا الترتيب في إطار الترتيبات الأمنية الشاملة لمكافحة الإجرام.

إنّ هذا المخطط للتدخل عبر كامل التراب الوطني ينطلق مع بداية الموسم الصيفي و يتواصل إلى منتصف شهر سبتمبر لكل عام، الهدف هو، السّماح للمواطنين بقضاء عطلة طيّبة وضمان أمنهم على الطريق وفي الشاطئ.

إنّ المخطط تكملة للترتيب الأمني الوطني، وإنّ دوريات الدرك الوطني تقوم بعمل متكامل إلى جانب كل قوّات الأمن، وذلك، من باب الوقاية والردع.

في محاولة لتحقيق الأهداف المتوخة من المخطط المذكور، سخرت لهذه العملية التي تشمل تأمين الشواطئ والطرق المؤدية إليها، إمكانيات مادية وبشرية هامة، حيث يتم تجنيد عدد كبير من دركين و دركين دراجين و طائرات عمودية و مجموعات مدعّمة بكلاب الحراسة و سيارات تجوب الولايات السياحية للبلاد 24 ساعة على 24 ساعة على حراسة شبكة الطرق عن طريق حضورها الدائم في الأماكن و الأجزاء الخطرة. كما تقوم بملاحظة سلوك مستعملي الطريق و المراقبة الوقائية والردعية و الردع الصارم للمخالفات الخطيرة المتسببة في حوادث لمرور : السرعة المفرطة، السياقة تحت تأثير المشروبات الكحولية، التجاوزات الخطيرة وانعدام رخصة السياقة. تساهم وحدات أمن الطرق لقيادة الدرك الوطني في إطار هذا المخطط، في المساعدة و إنقاذ وإعلام مستعملي الطريق، و لأداء دورها طبقاً للقواعد المعمول بها في العالم و ضمان تواجد ردعي دائم. إن هذه الوسائل تسمح بتغطية 1200 كلم من السواحل وشبكة طرق تقدر بـــ 100.000كلم.

يسعى مخطط دلفين إلى جلب اهتمام مستعملي الطرق و تحسيسهم بأسباب حوادث المرور، حيث تجدر الإشارة من جهة أخرى إلى أنه يسعى أيضا إلى تفادي حوادث المرور خلال هذه الفترة التي تعرف فيها الطرق اكتظاظا جراء الحركة الكثيفة، وذلك من خلال تكثيف المراقبة على طول الطرق.

- o **<u>الإجراءات الأمنية والإعلامية المتخذة :</u>**

تتخذ سنويا مجموعة من الإجراءات الأمنية الميدانية تعتزم قيادة الدرك الوطني اتخاذها عبر الطرق الوطنية في سياقة حملة توعية المواطنين بخطورة حوادث المرور، بعضها يتعلق بتثبيت أجهزة مراقبة كالرادارات والاستعانة بأجهزة تقنية أخرى تتوخى الكشف عن السائقين المتلبسين باستعمال السرعة أو السياقة في حالات السكر أو ارتكاب إرهاب الطرق. من شأن هذه الوسائل المقرر العمل بها، السماح للدر كي بأداء مهمته في مراقبة السائقين المتهورين وتحديد بنسبة كبيرة أسباب حوادث المرور وبالمرة التخفيف من حدّتها.

بالموازاة مع ذلك، قررت قيادة الدرك الوطني الشروع في حملات توعية و تحسيس واسعة عبر التراب الوطني للحد من هذه الحوادث خاصة بالمدن الكبرى وبالسواحل، حيث يتضاعف عدد مستعملي الطرق في فصل الصيف عدة مرات.

تشمل هذه الحملات تسليم منشورات ومطبوعات بمختلف نقاط المراقبة، للسائقين تهدف إلى توعيتهم بخطورة الإفراط في السرعة ومخالفة قانون المرور.

استجابة للانشغالات الأمنية للمواطنين، يخصص المخطط سنويا حملة إعلامية تحسيسية شاملة عن طريق :

ـــ مباشرة عمل إعلامي اتجاه المواطن، من أجل تعريفه بحجم تشكيلات الوقاية والأمن الموضوعة، بهدف إظهار حضور سلطة الدولة والقوّة العمومية.

ـــ المشاركة بالمساهمة مع المؤسسات الإعلامية (صحافة مكتوبة وسمعية بصرية) في النشاطات الوقائية التعليمية في التكوين و التحسيس في مجال السياقة وغيرها.

ـــ إعادة تقدير صورة الدرك الوطني عن طريق خدمة عمومية نوعية.

ـــ توطيد –عن طريق نوعية و نجاعة الخدمة- دور القيادة كقوّة عمومية في خدمة المواطن والوطن، بالسهر على احترام الحريات الفردية والجماعية والمساهمة الدائمة في ترسيخ دولة القانون.

يقدم مخطط دلفين منذ انطلاقاته سنة 2001، العديد من الخدمات الإيجابية للمجتمع، وخاصة تلك المتعلقة بتراجع نسب حوادث المرور، والأمن العمومي ، و يعزز عمل فرق مراقبة حركة المرور من خلال إدخال مجموعة من الوسائل المتطورة، كاستخدام جهاز الرادار في مراقبة حركة المرور وأيضا أجهزة قياس نسبة الكحول لسائقي السيارات، وهذا كله لغرض السهر على راحة المواطنين أثناء قضاء عطلهم الصيفية.

- **<u>العوامل الاتصالية و الإعلامية للمخطط:</u>**

يحتوي مخطط دلفين على عوامل اتصالية وإعلامية متجهة نحو :

- **المصطافين:**

لتعرفيهم بالمجهودات المبذولة من طرف وحدات الدرك الوطني لتأمين المحيط وتوفير الطمأنينة والسكينة وشروط الراحة والترفيه.

- **مستعملي الطرق:**

لتحسيسهم أكثر بعوامل حوادث المرور.

*** تنبسط عملية الاتصال و الإعلام كالتالي:**

- **على المستوى المحلي :**

بالمشاركة في البرامج الجهوية المخصصة لموسم الاصطياف بغرض إبراز عملية تقرب الدرك الوطني بالمواطنين وإعطاء معلومات عن النشاطات اليومية لوحدات ومصالح القيادة.

- **على مستوى المركزي :**

بالتعاون مع وسائل الإعلام في تجهيز وتنظيم مواضيع حول مهام الدرك الوطني والعمليات التحسيسية التي يقوم بها لتوعية ووقاية المواطنين من كل المشاكل الأمنية وخاصة من حوادث المرور.

تدخل هذه العملية الإعلامية في إطار الإستراتيجية الإعلامية الشاملة للسلطات العمومية خلال الموسم الإصطيافي.

إن الاستغلال الجيد لوسائل الإعلام من مصالح الأمن، يعد واحد من الحلقات الضرورية لإنجاز الأهداف وكذا وضع إستراتيجية إعلامية فعّالة.

و قد أبرزت القيادة علاقات إمتيازية مع كل مصالح وسائل الإعلام :

ـــ التلفزة.

ـــ الإذاعة الوطنية.

ـــ الإذاعات المحلية.

ـــ الصحافة المكتوبة

التي تساهم بصفة واسعة في نقل الرسالة.

ـــ الممثلين المحليين للصحافة المكتوبة الذين تقوم بتحسيسهم بأهمية قضية أمن الطرق والمجهودات التي تقوم بها مصالح الأمن في هذا الإطار.

أمام وضعية حوادث المرور المقلقة لقد عملت السلطات العمومية و من بينها قيادة الدرك الوطني على و جوب اتخاذ عدة عمليات على مستويات مختلفة لمكافحة هذه الآفة بصفة فعالة.
الهدف هو التخفيف من عدد الحوادث بالتصرف نحو الإنسان أولا ثم مع المحيط.

- **المديرية العامة للأمن الوطني :**

تهتم المديرية العمة للأمن الوطني بالمناطق الحضرية، فهي تبادر كل سنة تحت وصاية الوزارة الداخلية والجماعات المحلية في تنظيم حملات إعلامية وتحسيسية لهدف التوعية والوقاية من حوادث المرور، وهذه الحملات، منها ما كان موجها لبعض الفئات كالمعوقين أو المتمدرسين، وهناك ما أتخذ طابعا ظرفيّا وطنيّا، ومنها ما تجاوز الصبغة الوطنية تعاونا مع الأشقاء العرب والأفارقة.

يمكن حصر أهم هذه الحملات التوعوية فيما يلي :

ـــ **حملات وطنية:**

ـــ للوقاية من حوادث المرور، المنظمة بمناسبة يوم المعوق.

ـــ للوقاية، خاصة السرعة، المنظمة من 6 جوان إلى 30 جويلية لكل سنة.

ـــ تحسيسية، التي تقام خلال شهر رمضان.

ـــ تحسيسية، المنظمة من 01 إلى 30 سبتمبر بمناسبة الدخول الاجتماعي.

ـــ الأسبوع العربي للوقاية من حوادث المرور، من 4 إلى 14 ماي خلال كل عام.

ـــ توعوية بمناسبة اليوم العالمي للمعوق في 03 سبتمبر.

ـــ للوقاية، بمناسبة اليوم العالمي للطفولة، 01 جوان.

ـــ متعلقة باستعمال حزام الأمن داخل وخارج المنطقة الحضرية.

ـــ عربية منظمة يوم 26 سبتمبر من كل سنة.

ـــ للوقاية من حوادث المرور المنظمة في الموسم الصيفي.

تسهم التوعية المرورية من خلال وسائل الإعلام المختلفة وباستخدام كافة المطبوعات الإعلامية في نشر الوعي المروري وزيادة ثقافة المواطن. هناك جهودا تبذل في الجزائر من كافة المصالح لكنها جهود بحاجة إلى إدامة ولعل مصالح الأمن هي السباقة في مجال حث الجهات الإعلامية المختلفة المعنية بالتوعية والتثقيف المروري وباستمرار في سبل الحد من حوادث الطرق وتخفيف آثارها على المجتمع.

لقد أسهمت مديرية الأمن الوطني في مجال التعليم المروري بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم في تأليف وإعداد مناهج مرورية للتلاميذ وإعطاء المحاضرات وعقد الدورات التدريبية وإعداد الأفلام التلفزيونية التربوية وإعداد وتأليف وسائل الإيضاح والقصص والألعاب المرورية للأطفال وطلبة المدارس وتنظيم المسابقات والاشتراك في الندوات واللقاءات والاحتفالات والمعارض المدرسية.

تقوم مديرية الأمن الوطني في مجال التوعية والثقافة المرورية بجهود في توعية المواطن من خلال الإذاعة وبرامج تلفزيونية وعقد الندوات والمحاضرات وتنظيم الحفلات (مثل يوم المرور العالمي) وطباعة النشرات و المطبوعات المرورية وإعداد مجلة الشرطة.

لقد باشروا أعوان المرور أعمالهم منذ إنشاء المديرية حيث يقدمون للمواطن خدمة كبيرة في مراقبة وضبط التصرفات والأخطاء المرورية الخطرة والإسهام في حفظ امن المواطن على الطرق، وتهدف إجراءات مديرية الأمن من ضبط هذه المخالفات إلى التوعية وإرشاد المواطن بالمقام الأول وردع كل من يستحق العقاب.

إضافة إلى هذه الجهود فإن المديرية تقوم من خلال أقسام متخصصة بمتابعة ملاحظات وشكاوى واعتراضات المواطنين المختلفة في مجال المرور وتقديم الدراسات والإحصائيات من خلال إدارة المرور و لدى المديرية مكتبة متخصصة بالمرور وقسم خاص بالدراسات المرورية.

- **<u>المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق :</u>**

انطلاقا من الدور الأساسي المنوط به والمتمثل في التحسيس بخطر حوادث المرور والعمل بغية الوقاية منها، قام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بعدة نشاطات وعمليات تحسيسية توعوية على مستويات مختلفة تمثلت فيما يلي :

1- <u>العمليات التوعوية :</u>

إحياء للأسبوع العربي للسلامة المرورية الذي ينعقد كل سنة، ينظم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عمليات توعوية وطنية تدوم عدة أسابيع مثل "السلامة المرورية مسؤولية الجميع".

إن وسائل ودعائم العمليات التوعوية من تصور وإنجاز المركز الذي يسخر كل إمكانياته المادية والبشرية لإنجاحها وتتمثل هذه الدعائم فيما يلي :

- لافتات تعبر عن أهداف الحملات وقيمتها.
- معلقات ذات حجم كبير ومتوسط تخدم أهداف الحملات وتعبر على موضوعها.
- إنجاز ومضات وفواصل توعوية سمعية بصرية تحسس بمواضيع العمليات بثت عبر القنوات الإذاعية الوطنية والمحلية إلى جانب التلفزة الوطنية.

2- <u>الأسابيع الإعلامية للوقاية :</u>

شرع المركز في تنظيم أسابيع إعلامية في الولايات التي سجلت فيها نسبة كبيرة من حوادث المرور ويتضمن كل أسبوع توعوي النشاطات التالية :

- إقامة معرض.

- استغلال حظيرة التربية المرورية للأطفال وتلاميذ المدارس.
- المعاينة الميدانية للنقاط السوداء.
- تنظيم لقاء مع الناقلين.
- تنظيم لقاء مع مدراء مدارس السياقة.
- تنظيم اجتماع بين إطارات المركز وإطارات الإدارة المحلية المكلفة بالموضوع لمناقشة مشكلة الأمن المروري.
- تنظيم مسابقات في الرسم وتعليم السياقة.
- توزيع جوائز على الأطفال الفائزين في مختلف المسابقات.
- استغلال الحواجز الثابتة لمصالح الأمن والدرك الوطنيين لتقديم نصائح وإرشادات للسواق.

وخلال هذه الأسابيع التوعوية، توزع الدعائم التالية على زوار المعارض خدمة للثقافة المرورية وهي :

- لافتات تعبر عن أهداف الحملة.
- مطويات خاصة بقواعد السلامة المرورية.
- معلقات متوسطة الحجم.
- ملصقات زجاجية للسيارات.
- عرض أشرطة سمعية بصرية.
- عرض أفلام وثائقية حول الوقاية من حوادث المرور.

وتحظى هذه الأسابيع التحسيسية بتغطية إعلامية واسعة من مختلف وسائل الإعلام المكتوبة والمسموعة والمرئية.

3 - <u>الملتقيات:</u>

نظم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عدة ملتقيات من بينها الملتقى العربي بعنوان **"الطفل والتربية المرورية"** تحت رعاية وزير النقل. و قد تمثل في إبراز تجربة كل بلد في مجال الوقاية والأمن المروريين وتقديم بعض التدابير والاقتراحات لسلامة الطفل في الطريق وتربيته على إحترام قواعد السير كونه سائق المستقبل.

إلى جانب هذا تم تنشيط ملتقيات بمعارض شاركت فيها الهيئات المحلية التي تهتم بمجال الوقاية المرورية كالأمن الوطني، الدرك الوطني، الحماية المدنية، جمعية البركة للمعوقين حركيا،وكذا جناح خاص بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

سفرت الملتقيات على مجموعة من التوصيات وهي كالتالي :

- تحسيس الأسرة للمساهمة في التربية المرورية كونها النواة الأولى في تربية وتنشئة الطفل.
- إدراج مفاهيم التربية المرورية ضمن المناهج الدراسية وتفعيل دور المدرس كمعلم ومربي بدلا من أن يكون معلما فقط كما أصبح عليه الحال الآن.
- تجنيد مختلف هيئات وفئات المجتمع للمساهمة في التربية المرورية.
- دعم الجمعيات الناشطة في مجال السلامة المرورية قصد تمكينها من الاضطلاع بدورها في مجال التوعية.
- إدماج الأطفال في تفعيل التربية المرورية وذلك عن طريق المشاركة في مسرحيات وتمثيليات ومسابقات شعرية وفنية.
- إشراك الممثلين والفكاهيين والرياضيين في تبليغ مبادئ السلامة المرورية.
- تفعيل دور الإرشاد الديني في التربية المرورية.
- إنتاج أشرطة علمية سمعية بصرية بغية غرس مبادئ السلامة المرورية لدى مختلف شرائح المجتمع.
- تنظيم زيارات دورية للأطفال على مراكز إعادة التأهيل لضحايا حوادث المرور.
- الاستمرارية في حملات التوعية المرورية المنظمة والهادفة.
- ترقية البحث العلمي حول محتوى مناهج التربية المرورية وطرق توصيلها للطفل.
- تطوير محتوى برامج تعليم السياقة وإعادة تكوين المكونين والممتحنين وإعادة النظر في طريقة الامتحان.
- التهيئة العمرانية حول المحيط المدرسي والأحياء السكنية للتقليص من الحوادث المتكررة.
- وجوب فهم الخصوصيات الإدراكية والملامح الجسدية والمميزات النفسية للطفل كمستعمل للطريق.
- ضرورة السعي إلى ترسيخ مبادئ احترام قواعد السير وإشاعة ثقافة السلامة المرورية وذلك عن طريق إنشاء حظائر التربية المرورية في كل المدن.
- تعزيز العلاقات مع مختلف الدول وتبادل مختلف الخبرات والتجارب.
- تنظيم ملتقيات علمية دورية لمختلف الدول لترسيخ ثقافة السلامة المرورية.
- العمل على إنتاج برنامج محلي ودولي موحد في مجال التربية المرورية.

- تعزيز التعاون مع مراكز البحث العلمي بمختلف دول العالم في مجال التربية المرورية.

4- <u>البحوث والدراسات:</u>

من أجل الإلمام بجميع جوانب ظاهرة حوادث المرور وجمع المعارف العلمية وآراء الخبراء التي تساعد على فهم ومعالجة الأسباب الحقيقية لحوادث المرور، شرعت مصالح المركز في إنجاز الدراسات والبحوث التالية:

5- <u>دراسات حول:</u>

- تناول الأدوية وأثرها على السياقة.
- التدريب على السياقة.
- الهاتف المنقول وأثره على السياقة.

6- <u>إنجاز:</u>

- دليل خاص بالطرقات.
- استمارة معلومات حول قواعد المرور.
- اقتراحات وحلول في شأن تقليص نسبة حوادث السير في المدن.
- إرشادات حول كيفية تلقين قواعد التعامل السليم ضمن الفضاء ألطرقي.
- مفاهيم حول ضوابط السياقة السليمة.
- بحث خاص بإدراك ظاهرة حوادث المرور بغية الوقاية منها.
- تحاليل وإحصائيات لحوادث المرور تم نشرها دوريا عبر وسائل الإعلام المختلفة.

7- <u>التعاون مع:</u>

<u>- الهيئات العامة والخاصة الوطنية:</u>

في مجال التعاون والتنسيق مع مختلف الهيئات المعنية بالموضوع، حرص المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على تكثيف الاتصال بالشركاء الأساسيين، قصد تبادل المعلومات والآراء، والمساهمة في دعم نشاطات الوقاية المبرمجة من طرفها.

<u>- المؤسسات الإعلامية :</u>

في إطار برنامج عمل المركز تقوم مصلحة الإعلام والعلاقات العامة بعدة نشاطات تضمن إنجاز حصص إذاعية وتلفزيونية إضافة إلى تغطية مختلف نشاطات المركز.

- **التلفزيون:**

أ- **مديرية الأخبار**:

- قيام قسم الأخبار للتلفزيون بتغطية نشاطات المركز المتعلقة بالوقاية من خلال تحقيقات وريبورتاجات مختلفة.
- ضمن التغطية الإخبارية لأشغال الجمعية العامة للمنظمة العربية للسلامة المرورية والنشاطات المبرمجة لإحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- تخصيص الحصة الإذاعية "مع السلامة" لتناول موضوع التربية المرورية
- تخصيص ركن ضوابط مرورية لتناول موضوع التربية المرورية وشرح أبعاد إحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- بث فاصل إذاعي حول حماية الطفولة من حوادث المرور لمدة شهر.
- بث ومضات توعوية تحسيسية خاصة بكل المناسبات التوعوية التي قام بها المركز.

ب- القناة الثانية :

تناول موضوع :

- انطلاق فعاليات الأسبوع العربي للسلامة المرورية.
- حوادث المرور ضمن حصة "الوقاية المرورية".
- أسباب حوادث المرور.
- اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- حماية الطفولة من حوادث المرور.
- بث ومضات توعوية تحسيسية خاصة بكل المناسبات.

ت- القناة الثالثة:

تناول موضوع :

- حوادث المرور في الجزائر.
- حملات توعوية وصداها عند الجمهور.

- إحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- حماية الطفولة من حوادث المرور.
- بث ومضات توعوية تحسيسية خاصة بكل المناسبات.
- ضمان التغطية الإخبارية لفعاليات الجمعية العامة للمنظمة العربية للسلامة المرورية.

ث- قسم مديرية الإنتاج:

- بث عدد من حصة "السلامة عبر الطرق" حول موضوع الازدحام.
- تخصيص حصة "صور وآراء" التي خصصت لمناقشة وتحليل ظاهرة حوادث المرور في الجزائر.
- تخصيص حصة "شعاع الأمل" لموضوع التربية المرورية مسؤولية الجميع.
- تخصيص حصة "صباح الخير" لشرح أبعاد إحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.

ج- مديرية البرمجة:

قامت بـــ :

- بث ومضات توعوية خلال كل المناسبات المتعلقة بالوقاية.
- بث ومضة توعوية حول التربية المرورية بمناسبة اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- بث أغنية خاصة بالوقاية من حوادث المرور أنجزها المركز.

ح- القناة الفضائية الجزائرية:

تضمن هذه القناة التغطية الإخبارية لمختلف النشاطات المقررة لإحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.

الإذاعة الوطنية :

أ) - القناة الأولى :

- مشاركة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في حصة "مع السلامة" حول موضوع "تحليل أسباب حوادث المرور في الجزائر".
- مشاركة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في حصة "مع السلامة" ضمن عدد خاص بالأسبوع العربي للسلامة المرورية.
- مشاركة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في حصة "مع السلامة" حول موضوع "الإشارات المرورية".

- بث ركن "ضوابط مرورية" يتضمن نصائح موجهة لمستعملي الطريق .

ب - إذاعة المتيجة :

- **"سر بأمان"**، وهو ركن عبارة عن جملة من النصائح والإرشادات موجهة لمستعملي الطريق في إطار التوعية والتحسيس من مخاطر حوادث المرور.

- ضمان :

- التغطية الإخبارية لأشغال الجمعية العامة للمنظمة العربية للسلامة المرورية.
- التغطية الإخبارية للنشاطات المبرمجة لإحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.

- بث :

- عدد خاص من حصة "من واقع الحياة" مباشرة من مقر المركز تناول موضوع حوادث المرور والأسباب المؤدية لوقوعها.
- فاصل إذاعي حول حماية الطفولة من حوادث المرور لمدة شهر.
- ومضات توعوية تحسيسية خاصة بكل المناسبات.

ت - إذاعة البهجة:

- التغطية الإخبارية لفعاليات الملتقى العربي.
- التغطية الإخبارية لأشغال الجمعية العامة للمنظمة العربية للسلامة المرورية.
- التغطية الإخبارية للنشاطات المبرمجة لإحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.

- بث :

- فاصل إذاعي حول حماية الطفولة من حوادث المرور لمدة شهر.
- ومضات توعوية تحسيسية خاصة بكل المناسبات.

ث - إذاعة التكوين المتواصل:

- بث حصة خاصة بإذاعة التكوين المتواصل تناولت بالتحليل أهمية التربية المرورية في تهيئة النشء مستقبلا، كما تناولت تقييم الملتقى العربي الذي نظمه المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

ج- الصحافة المكتوبة:

- تصريح لجريدة المساء حول موضوع "أسباب حوادث المرور".

- نشر مقالات حول المواضيع التالية :

- أبعاد إحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- دور التربية المرورية في الوقاية من حوادث المرور.
- تحاليل لإحصائيات حوادث المرور في الجزائر.
- فعاليات الملتقى العربي للسلامة المرورية.
- نشاطات إحياء اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.

<u>النشاطات المختلفة:</u>

- تغطية مصلحة الإعلام فعاليات اليوم الدراسي الذي نظمته سونطراك تحت عنوان "حادث المرور ليس قدرا محتوما"**.** وكذا، الملتقى العربي حول "الطفل والتربية المرورية" الذي نظمه المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بمناسبة اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور.

- <u>تعاون المركز مع الجامعات الجزائرية:</u>

قصد فهم وتحليل ظاهرة حوادث المرور بطريقة منهجية وأكثر دقة قام المركز بعقد عدة اتفاقيات تعاون مع الجامعات الجزائرية تمثلت في:

- الشروع في إنجاز الشطر الثاني من الدراسة الخاصة بـــ :

"نظام جمع المعطيات الخاصة بحوادث المرور وطرق معالجتها" و الموكل إنجازها لمخبر **أمن** الطرقات التابع لجامعة مستغانم.

- إبرام اتفاقية مع مخبر الوقاية والأرغنوميا التابع لجامعة الجزائر لإنجاز بحوث حول المواضيع التالية :

- تقييم منظومة تكوين وتدريب السواق وشروط تطويرها وتحديثها.
- **<u>تعاون المركز مع عدة وزارات منها :</u>**

- <u>وزارة التربية الوطنية :</u>

- نشر مفاهيم السلامة المرورية بتنظيم نشاطات توعوية للأطفال المتمدرسين "التربية المرورية" وقواعد السلوك الحسن في الطريق ونصائح وإرشادات حول "السلامة المرورية للطفل" وكذلك بعض الومضات التحسيسية التي تخص نفس الموضوع، وتوزيع مطويات وملصقات خاصة بالطفل.

- إشراك أطفال المدارس في العمليات التوعوية التي نظمها عبر مختلف الولايات التي نشط فيها أسابيع إعلاميةو تمثلت العملية فيما يلي :

- استغلال حظيرة التربية المرورية للأطفال وتلاميذ المدارس.

- إلقاء دروس بيداغوجية حول التربية المرورية في بعض المدارس.

- تنظيم مسابقات في الرسم وتعليم السياقة.

- توزيع جوائز على الأطفال الفائزين في مختلف المسابقات.

- إيمانا بأن تربية الجيل الصاعد هي الغاية الرئيسية لتحضير سائقي الغد، فقد قام المركز بالتعاون مع وزارة التربية الوطنية على إدخال موضوع السلامة المرورية ضمن المنهج التربوي الجديد وإدراج مفاهيم التربية المرورية ضمن المناهج الدراسية وتفعيل دور المدرس كمعلم ومربي بدلا من أن يكون معلما فقط كما أصبح عليه الحال الآن.

- <u>وزارة الصحة :</u>

المشاركة في :

- تدعيم النشاط التربوي الذي بادر به المركز الصحي بالحراش بمناسبة اليوم العالمي للصحة وذلك بتقديم دروس نموذجية لتلاميذ المدارس الابتدائية.

- <u>وزارة التكوين والتعليم المهنيين :</u>

المساهمة في تكوين سواق نقل المواد الخطيرة لشركة نفطال أثناء تربصهم في المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد وذلك من خلال إلقاء محاضرات تناولت النقاط التالية :

- مونوغرافية حوادث المرور في الجزائر (إحصاء وصور).
- أسباب الحوادث.
- عوامل الخطر.
- ماهية السياقة الاحترافية.

- <u>مصالح الأمن:</u>

لمصالح الأمن دورا بارزا في مساندة العمليات التوعوية التي قام بها المركز.

- مديرية الحماية المدنية:

شاركت مصالح الحماية المدنية في كل النشاطات الوقائية التي قام بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق - عبر كل الولايات وذلك من خلال إقامة أجنحة ثرية ومتنوعة في المعارض التي أقامها المركز.

- المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي:

ساهم في مناقشة موضوع" دور الطريق والمحيط في التنمية الاقتصادية والاجتماعية"

- الحركات الجمعوية:

- شارك المركز في:

- التظاهرة التحسيسية حول الوقاية من حوادث المرور التي نظمت من طرف منتدى الطالب الجامعي، تم خلالها إلقاء محاضرة، وإقامة جناح لعرض الإحصاءات وكذا بث فواصل توعوية وتوزيع دعائم مختلفة.

- الملتقى الوطني حول حوادث المرور المنظم من طرف جمعية "ابن سينا".

- التظاهرات والمعارض:

قام المركز بتنظيم عدة تظاهرات و معارض منها :

- إقامة جناح لعرض إحصاءات حوادث المرور بغرداية وبث فواصل توعوية وتوزيع دعائم مختلفة، وتنظيم عدة حصص إذاعية مع السلطات المحلية المعنية والجمعيات تناولت واقع حوادث المرور، والتدابير الوقائية الواجب اتخاذها للحد من تفاقم هذه الظاهرة.
- المشاركة في الصالون الدولي الثامن للمركبات والدراجات النارية المنظم بقصر المعارض بالصنوبر البحري. عرض فيلم في شركة سونا طراك يظهر صورا أليمة لضحايا حوادث المرور، وتبيان خطورة الحوادث وكيفية العمل وتكاثف الجهود للتقليل منها بمناسبة اليوم العالمي للصحة.
- استغلال القافلة التوعوية والتحسيسية بمخاطر الطريق المنظمة من طرف شركة سونا طراك.
- الاحتفال باليوم الوطني للوقاية والأمن من حوادث المرور المصادف لــ 26 ديسمبر من كل سنة، بعرض إحصاءات حوادث المرور وأشرطة فيديو تحتوي على ومضات تحسيسية خاصة بالوقاية من حوادث المرور.

قام كذلك المركز بـــ:

- تقديم دروس نظرية بمؤسسات التربية والتعليم.
- تقديم دروس تطبيقية بحظائر التربية المرورية.

- نشاط توعوي وتحسيسي اتجاه مستعملي الطريق.
- المساهمة في مختلف التظاهرات الوطنية.
- المساهمة في التظاهرات العربية والدولية.
- إعداد النقاط السوداء المحصاة في مجال سيولة حركة المرور.
- إعداد النقاط السوداء المحصاة في مجال وقوع حوادث المرور.
- إعداد النقاط التي تمت مراجعتها أو بصدد مراجعتها لإزالتها.
- حملات تحسيسية وتوعوية.

- **<u>الجمعيات :</u>**

<u>الجمعيات و الاتصال المروري</u>:

يمكن تصنيف الجمعيات إلى أربعة فئات:
<u>الجمعيات المعنية مباشرة بالوقاية و الأمن المروريين</u>:

مثل جمعية "طريق السلامة"، يمكن لهذا النوع من الجمعيات وضع حيز التنفيذ جانبا أو عدة جوانب من مخطط الاتصال الخاص بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق كما يمكنها أيضا التكفل ببعض عمليات الاتصال التي لها فرصة أكبر للنجاح لاسيما الاتصال المباشر.

- **<u>الجمعيات الثقافية</u>**:

يمكن لهذه الأخيرة إدماج ثقافة الطريق في برنامجها.

- **<u>الجمعيات الخيرية</u>**:

بإمكان هذه الجمعيات نشر وثائق توعية و مساعدة الأشخاص المسنين و الأطفال في الحالات الصعبة كعبور الطريق.

- **<u>جمعيات أخرى</u>**:

هناك جمعيات أخرى بإمكانها المشاركة في التحسيس من مخاطر حوادث المرور نذكر منها جمعية حماية الطبيعة التي بوسعها المساعدة في الاستدلال على اللافتات المغطاة بالأشجار و الإبلاغ عن الأماكن التي ترتاد عليها الحيوانات و جمعية بإمكانها التدخل حول أضرار بعض الأدوية و آثارها على السواق.

كي تتمكن الجمعيات من المشاركة الفعالة في اتصال المرور يجب على الأقل أن تتوفر فيها الشروط التالية:

- **تبني إستراتيجية الاتصال التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق:**

يمكن القول بأننا نملك إستراتيجية فعالة في مجال الاتصال عندما نكون بصدد تحديد و تدقيق الرسالة المراد تبليغها و تعيين نوع الجمهور المستهدف.

و في هذا السياق نأخذ على سبيل المثال الرسالة التحسيسية للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق التي تعتبر واضحة و يمكن تلخيصها على النحو التالي :

إن الهدف المنشود هو:

- تبني سلوك صحيح من طرف الأغلبية أو مجموع السكان المعنيين.

- تعليم الناس كيفية استعمال الطريق بكل أمان من أجل سلامتهم و سلامة غيرهم، و تغيير السلوك الحالي الغير مرضي.

- **تبني جزء من مخطط الاتصال للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق**:

يمكن للجمعيات أن تنظم أو تتبنى جزءا من مخطط الاتصال لهذا المركز أو تضع عمليات اتصال خاصة بها تكون مكملة.

- **التنسيق و التشاور**:

أهم شروط النجاح الكلي لعملية الاتصال التي تقوم بها الجمعيات تتطلب، ضرورة التنسيق و التشاور مع المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، و لكي يتحقق هذا النجاح يجب يمكن:

- تبادل المعلومات لتفادي الأخطاء و التناقضات .
- تحديد الأهداف المشتركة أو المساهمة في تحقيق الأهداف المنتظرة من طرف المركز.
- تقييم العمليات و تبليغ النتائج و تحليلها على مجموع الشركاء.
- تنظيم الدورات التكوينية للعناصر المشاركة في عمليات الاتصال المروري.

- **تطبيق تقنيات الاتصال**:

في مجال الاتصال الاجتماعي غالبا ما تطرح إشكالية إقناع الفرد على تغيير سلوكه في مجال الاتصال الاجتماعي. أي بعبارة أخرى كيف نجعل الفرد يقبل الرسالة المراد تبليغها إياه؟
و نظرا لعدم وجود حل شامل في هذا الميدان أو قاعدة منظمة, فإننا غالبا ما نلجأ إلى الإيداع باختيار الوقت المناسب ووسائل الاتصال الملائمة.

يمكن للجمعيات أن تلعب دورا أساسيا في الاتصال المناسب وإن اقتضت الضرورة لا بد من اللجوء إلى تعليم بعض المنخرطين في هذه الجمعيات تقنيات الاتصال حتى يحسنوا التبليغ.

- **التدخلات الملموسة للجمعيات** :

يمكن للجمعيات التدخل على مستوى المدارس الإكمالية و الثانوية و حتى على مستوي الشركات مستعملة الاتصال المباشر من خلال إلقاء محاضرات و تنظيم المعارض والجلسات و لقاءات داخل الأحياء حول مواضيع الاتصال المروري إضافة على قيامها بالنشاطات الآتية:

- جمع المعلومات بطريقة منظمة عن طريق التحقيقات و الملاحظات.
- جمع المعلومات عن طرق الصدفة.
- المشاركة في البحث عن أفضل معرفة عن السلوك المروري.

- المشاركة في نشر ثقافة السلوك المروري.
- المشاركة في إعداد الإحصاءات.
- تخصص المنخرطين في الوقاية و الأمن المروريين.
- المشاركة في تطوير إستراتيجية الاتصال.
- تنظيم مسابقات مكافئة.
- تقديم سكاتشات أو عروض مسرحية تتناول مواضيع الوقاية و السلامة المرورية.

يجب على الجمعيات أن تندمج ضمن نظام الاتصال للسياسة الوطنية للوقاية المرورية، هذا يعني بأنه عليها تشكيل أنظمة ثانوية يؤثر بعضها على البعض الأخر.

على كل نظام ثانوي :

- المشاركة في تحقيق أهداف النظام العام.
- تبني نفس إستراتجية جميع المتعاملين المعنيين.
- الضهور بخصائصه التي تميزه عن غيره، ذلك أن العلاقات الموجودة بين الأنظمة الثانوية جوهرية.

الخلاصـــــة:

" تتطلب عملية التوعيةالوقاية من حوادث المرور مشاركة الكل و من بينهم الدرك الوطني، والشرطة، الوزارات المعنية، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، الجمعيات و خاصة القطاع الإعلامي.

إن مسؤولية الكل مرهونة من أجل أمن أجود في الطرق والحفاظ على أكبر عدد من الأرواح البشرية، لهذا السبب، لم تتوقف مصالح الأمن المروري بتبديل المجهودات الدائمة لأداء مهمتها في خدمة المجتمع وتوفير الأمن و الطمأنينة للمواطنين خاصة بحضور عناصرها في الأماكن الضرورية كالطرق.

تناشد الهيئات المعنية بأمن الطرق الوصول إلى المستوى المرجو لأمن المواطنين باستعمال كلّ الوسائل الممكنة و من بينها وسائل الإعلام. لكل هيئة، إستراتيجية إعلامية معيّنة تحاول من خلالها توعية المواطنين من خطر ظاهرة حوادث المرور لغرض وقايتهم منها.

لكي تحضي الإستراتيجيات المستعملة بالنجاح، لا بدّ من دعم هذه الهيئات بالإمكانيات البشرية و المادية اللازمة، نذكر منها على سبيل المثال:

- التدعيم بالوسائل، خاصة حظيرة السيارات، للقيام بكل النشاطات على أحسن ما يرام.
- التدعيم بالإمكانيات المالية اللازمة لتمويل كل النشاطات التي تتطلب تخصيص اعتمادات مالية عالية خاصة في :

- تمويل الملتقيات الوطنية والدولية.
- تمويل عمليات التوعية (طبع، وثائق، إنجاز أشرطة سمعية بصرية، إنجاز مجلات, الخ).
- إنشاء جمعيات من نوع " جمعية طريق السلامة " و منحها الإمكانيات للإطلاع بمهامها على أحسن وجه.

تناشد كذلك الهيئات، جميع الشركاء و وسائل الإعلام بالتنسيق والتعاون لبلوغ الأهداف المسطرة.

وأخيرا لا بد من القول أنه من المستعجل إعادة النظر في طريقة تسليم رخصة السياقة من خلال تكوين جيّد وتعليم نوعي وامتحان صارم لسواق المستقبل، لأنه يلاحظ أن أغلبية السواق ينقصهم التكوين الكافي والتدريب اللازم والضروري للتحكم في السياقة تحكما كافيا يؤهلهم لاستعمال المركبة استعمالا سليما، وكذا نقص كبير في التكوين المعنوي، ويقصد به الإلمام التام بقانون المرور، والاقتناع الكافي بجدوى الالتزام به، والتهيئة النفسية للخضوع لأحكامه الطوعية إلى درجة أن تصبح شبه عادة، هذا فيما يخص عملية التكوين. أما فيما يخص عملية التربية, لتحقيق الغرض في تكوين السواق الواعون، يجب إدخال مادة التربية المرورية في المدارس، وذلك بتسطير برنامج كامل خلال كل الأطوار البيداغوجية وتوفير الوسائل البيداغوجية للإيضاح والتشويق وتعميم إنشاء حظائر تربوية لتكون بمثابة وسيلة عملية لتطبيق الدروس النظرية في المدارس.

إن الطفل اليوم هو رجل الغد و سائق الغد لذا ، لابد من المحافظة عليه وتربيته وحمايته من جميع الأخطار التي تحدق به وخاصة أخطار حوادث المرور التي يذهب ضحيتها كل سنة المئات ، ومن هنا، تدخل التوعية من طرف رجال أمن الطرق و المختصين في ميدان التوعية والوقاية من حوادث المرور والتربية المرورية.

هذه التربية تكون بتخصيص رجال الأمن لزيارة ميدانية إلى المدارس التربوية لإلقاء دروس ونصائح حول التربية المرورية وكيفية السير في الطريق وعبور الممرات الخاصة بالراجلين، و تعليم إشارات المرور والهدف منها، وكيف يمكن التعامل معها في أرصفة الطرق والشوارع.

وهنا يكمن الدور الفعلي لرجال أمن الطرق في التوعية والإرشاد إلى إتباع الطريق الصحيح والاتجاهات السليمة أثناء السير.
كذلك رجال الأمن معنيين بتعليم الإشارات المرورية للأطفال وتنمية الحس لديهم بروح المسؤولية وتلقينهم ما هو موضوع على الأرصفة من إشارات المرور، وتوجيهات خاصة بالمارين ومستعملي الطريق، لإدراك المخاطر التي تحيط بهم أثناء عبورهم الطريق.
كما ينبغي تشجيعهم على احترام قواعد السير السليم عند قطع الطريق، واكتشاف الأخطاء وتجنب الحوادث المؤلمة المرتكبة وإبراز مسؤولية كل من الطفل وسائق السيارة في وقوع الحادث.
هذا ما صرحت به مصالح الامن المروري و التي تعمل به في الميدان، حيث ألقت عناصرها دروسا و محاضرات ليس فقط في ميدان حوادث المرور بل أيضاً فيما يخص مكافحة ظاهرة المخدرات و آفات أخرى.

هذه هي العملية التربوية و الإعلامية التي لا بد لها أن تدخل في الإستراتيجية الوطنية العامة لمكافحة هذه الظاهرة.

كما قد تقدم المعلومات عن طريق الوثائق وبعض المقالات في الصحف الوطنية والمجلات، أو عن طريق استخدام الرسوم البيانية والخرائط والصور الحية عن حوادث المرور.

تصبو الوقاية من حوادث المرور إلى تحقيق هدفين هامين:

ـــ حماية الطفل من مخاطر الطرق وذلك بتلقينه مبادئ قانون المرور، من خلال تعريفه بإشارات المرور، وضرورة احترامها خاصة عند عبور الطريق.
ـــ تعويد الطفل على احترام قانون المرور.

<u>من خلال المدرسة يمكن:</u>

ـــ إدخال برنامج التربية المرورية كمادة في المرحلة الابتدائية.

ـــ إقامة مسابقات للأطفال في آخر السنة المدرسية من أجل معرفة مدى إدراكهم بالمرور.

ـــ منح الأطفال فرصة المشاركة في التوعية المرورية.

توصيات و اقتراحات

من خلال دراسة الجداول الإحصائية المبنية في البحث و من خلال دراسة أسباب حوادث المرور يتبّين مدى تشعب المسؤولية و إرتباطها بعدة جهات، و لذا تولدت قناعة لدى كافة االمسؤولين بضرورة تضافر الجهود التشريعية و التنفيذية و الهندسية و التعليمية و الإعلامية و التربوية لحل هذه المشكلة و التخفيف من حدتها. يدور الإلحاح على ضرورة ترقية دور الدولة و مختلف المتعاملين في مجال أمن الطرق و الإعلام. و لتفعيل آليات التطبيق، و كذا ترقية سياسة تنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها و تنظيم و تطبيق إستراتيجية إعلامية واضحة لوظائف وأهداف الفعل الإعلامي، هناك بعض التوصيات و الملاحظات و الاقتراحات التي أود أن أطرحها عسى أن تكون لبنة في إيجاد الحلول على المديين القريب و البعيد لوضع حد لهذا النزيف الذي يذهب ضحيته عدد كبير نتيجة اللامبالاة و عدم المسؤولية من أطراف شتى، بدءا من وسائل الإعلام إلى السائق، إلى حالة الطرق إلى رجال الأمن من فرق قارة و متنقلة من شرطة و درك.
تلكم هي بعض الاقتراحات و الملاحظات التي أرجو أن تساهم في إثراء الدراسات السابقة.

من بين التوصيات الاقتراحات التي أقدمها ما يأتي:

➢ **<u>التوصيات العامة:</u>**

1- إعادة النظر في التشريعات المتعلقة بالمرور.

2- اعتماد خطة إعلامية وطنية شاملة في التوعية و الوقاية للحد من حوادث المرور تشتمل على تحديد دور كل مؤسسة و مصلحة و حتى كل مواطن.

3- إعادة النظر في طريقة تنظيم و تطبيق الخطاب الإعلامي أثناء الأزمات من طرف وسائل الإعلام، و أن تكون وظيفة هذا الخطاب التنوير و التوجيه و بث الوعي و توسيع مدارك الجمهور المعرفية كما هو الحال هنا في مجال أمن الطرق.

4- إجراء دراسة شاملة لموضوع نقل الركاب في الجزائر و تحديد الاحتياجات و وسائل النقل المناسبة و الاهتمام بشركات النقل المنظم و تطويرها مع إعادة النظر في موضوع استخدام القطارات في عملية النقل.

5- إجراء دراسة شاملة من قبل المختصين لموضوع تصميم الطرق و إنشائها و من ثم تأثيثها بالشواخص و الدهانات اللازمة و ما يتبعها من تنظيم للشوارع و ترقيم للطرق و

برمجة للإشارات الضوئية بحيث تتناسب و حركة المرور مما يؤدي إلى توفير عدد كبير من رقباء المرور الذين ينظمون حركة المرور على العديد من الإشارات الضوئية في المدن الرئيسية لأنها لا تفي بمتطلبات انسياب حركة المرور.

6- مساهمة الخطاب الإعلامي في إدارة أزمة أمن الطرق.

7- تقييم دور و وظيفة الإعلام في إدارة أزمة الطرق.

8- إنشاء معاهد لتدريب القيادة تكون ذات مستوى فني و تقني يتناسب و كيفية التعامل مع الطريق و السيارة من قبل جميع سائقي المركبات في الجزائر.

9- إيجاد مجلس أعلى للسلامة على الطريق تكون لديه سلطات واسعة لتنسيق جميع جهود المصالح و المؤسسات التي لها علاقة بالسلامة المرورية و متابعتها لتنفيذ الواجبات المطلوبة منها.

10- التأكيد على إجراء الفحوص الطبية الدورية اللازمة لسائقي المركبات العامة و مرتكبي الحوادث المتكررة لغرض التأكد من الحالة المسلكية و النفسية.

11- الاهتمام بالدراسات العلمية و البحوث الميدانية المتصلة بالحوادث المرورية و بالسلامة على الطرق و ضرورة استخدام نتائج هذه البحوث و الدراسات عند وضع الخطط المتصلة بالعمران وإنشاء الطرق.

12- إدخال مناهج و برامج دراسية تتعلق بالسلامة المرورية في جميع المراحل الدراسية قبل الجامعية بما يتناسب مع كل مرحلة دراسية على أن تكون إلزامية.

13- العمل على إعداد استمارة شاملة لجمع إحصائيات المرور لإنشاء قاعدة معلومات المرور.

14- إيجاد مراكز متطورة متخصصة في علاج إصابات حوادث الطرق و التأهيل الطبي لما بعد الإصابة بحيث يكون من مهام هذه المراكز أيضا تدريب الكوادر الطبية و المساعدة في هذا المجال.

15- الاهتمام بتخصيص عدد أكبر من المناطق المحددة لحركة المشاة في مختلف المدن الكبرى و منع دخول السيارات إليها في الأوقات التي تراها الأجهزة المعنية بالسلامة المرورية ضرورة لسلامة مستخدمي هذه المناطق من المشاة.

16- ضرورة التوسع في وسائل النقل الجماعية في المدن و توفيرها بأسعار مشجعة لحمل ساكني المدن على استخدامها بمختلف فئاتهم من موظفين و طلاب و غيرهم.

17- بالنظر للارتباط الشديد بين السرعة و حوادث المرور يوصي بتكثيف الجهود و تركيزها لتحديد السرعة ولتكريس المزيد من الجهود و النشاطات العلمية في ميدان السلامة المرورية.

18- وضع برامج توعية مرورية متكاملة تسخر لها كافة الوسائل الإعلامية و التربوية.

19- إنشاء أدوات التنظيم و الرقابة الضرورية لأمن الطرق.

20- إنشاء هيئة وطنية تشرف على تسيير و مراقبة نظام الإشارات عبر الطرق.

21- اعتماد سياسات مرافقة متلائمة في مجالات الرقابة و التوعية و التكوين و الردع، و إنجاز المنشآت القاعدية و تكثيف المراقبة عبر الطرق.

22- على مؤسسات الإعلام الرسمية بتنوير و تزويد صانعي القرار بالمعلومات المهمة التي تدخل في إطار ظاهرة حوادث المرور و تقديمها بكل معطياتها على حساب الأفكار و التحليلات و الآراء الجريئة و الريبورتاجات و التحقيقات التي تساعد على فهم الظاهرة.

23- التنظيم غير الممركز للتشاور بين مختلف المتعاملين و توسيع قاعدة المشاركين و ذلك بإشراك مختلف الهيئات و فعاليات الحركة الجمعوية في العمل الجواري و تفعيل خلايا التقارب و التربية المدرسية.

24- في حالة الأزمة كالتي تخص الأمن المروري، لا بد أن يكون الخطاب الإعلامي مفهوم القول و يساهم في تقديم حلول مفيدة للخروج من هذه الأزمة

25- تطوير أساليب أكثر نجاعة لممارسة السلطة العمومية في مجالات تطبيق السياسة الوطنية لأمن الطرق، بحيث تصبح مسألة مكافحة ظاهرة حوادث المرور نشاطا وطنيا متواصلا في التفكير و المسعى، و لن يتأتي، ذلك إلا عن طريق ترقية النشاط في هذا المجال.

26- ضرورة توخي المبادئ العامة المحددة من طرف علماء علوم الإعلام و الاتصال للتصدي و المعالجة الإعلامية الفعالة للظاهرة، وذلك بان يكون الخطاب الإعلامي واضحا و مفهوما و أن يكون الإعلام مراقبا للأزمة و أن يقوم الإعلامي بتسيير الأهداف المحددة من طرف السياسيين بطريقة إعلامية، أي كالتوجيه و الإرشاد، و هكذا يستطيع أن يساهم في حل الأزمة.

27- على الإعلام أن يقوم بواجبه في الوقت المناسب و أن يتجنب البطء في تصنيع و معالجة الظاهرة إعلاميا قبل أن تبلغ غايتها القصوى و ليبادر في معالجتها و التكفل بها إعلاميا.

28- لكي يكون محتوى الرسالة الإعلامية مجسد على أرض الواقع، لا بد أن تتم كيفية تلقيها و سبل توصيلها بشكل صحيح، و ذلك لكي تثير اهتمام المتلقي/المصدر، و لكي يعمم هذه المعلومة و نشرها على كل القطاعات.

29- في حالة كحالة الأمن المروري، على الإعلام أن يدق ناقوس الخطر.

30- على المحطات الإعلامية الوطنية و خاصة التلفزة...، أن تبادر في إنجاز برامج تتعلق بنشرات تستعرض زحمة الطرق و حالتها.

31- على مؤسسات الإعلام أن تتعاون مع مصالح أمن الطرق لغرض التخفيف من حدة ظاهرة حوادث المرور.

- **التشريع و التنظيم:**

1- تحديد إستراتيجية وطنية شاملة تتعلق بالأمن المروري مع وضع مخطط للنشاطات يشمل كل القطاعات و يكون على مدى سنوات مع تحديد الأهداف و العمليات (تشريع، تكوين، تربية) التي تسمح بوضع دفتر الشروط.

2- إعادة النظر في القانون المتعلق بالسلامة المرورية و كذلك النصوص التطبيقية.

3- إنشاء لجنة وزارية مشتركة تتكفل بمراجعة هذا القانون.

4- مراجعة المنظومة الوطنية لجمع المعطيات.

5- إنشاء صندوق وطني للسلامة المرورية.

6- وضع مختلف البطاقات الوطنية للتمكن من وضع رخصة ذات نقاط.

7- إنشاء مرصد وطني يتكفل بوضع سياسة وطنية للسلامة المرورية.

8- تعزيز صلاحيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

9- إنشاء لجان محلية و وضعها تحت سلطة الوالي.

10- مطالبة مختلف المعنيين بالسلامة المرورية بجلسة عمل مع وزير النقل لمناقشة انشغالاتهم في هذا المجال.

11- إجبارية الصيانة الدورية للمركبات كما نص عليها القانون بهدف ضمان حماية المواطن و البيئة و المنشآت و ممتلكات الجماعة الوطنية، و هذا الدور يخص وكالات المراقبة التقنية.

إن لقانون المرور علاقة بعدة أطراف، انطلاقا من المواطن البسيط مرورا بأعوان الشرطة و المسئولين المحليين حتى بلوغ الهرم المتعلق بالسلطات المركزية.
لهذا أتسأل لماذا لم يستمع لكل الأطراف المعنية بهذا الملف؟

و من أجل تحقيق الأهداف المرجوة من قانون المرور ينبغي أن يعزز بالإجراءات الآتية:

1- السهر على الرقابة اللازمة في الطرق السريعة بالشرطة المتنقلة و الكاميرات، و استحداث أعوان لحماية الأطفال على مستوى المدارس.

2- إعادة تنظيم شبكة المرور، خاصة داخل المدن الكبرى.

3- تكثيف حملات التوعية و التحسيس.

4- تعزيز تكوين السواق في مدارس السياقة و تشديد الرقابة عليها، و إعادة النظر في منظمة التكوين.

5- التعجيل بإنجاز مراكز المراقبة التقنية لما لها من أهمية كبيرة في مراقبة السيارات و صيانتها، خاصة القديمة منها.

كما ينبغي أن تلعب القطاعات الأخرى المعنية بالموضوع دورها من أجل التقليل من حوادث المرور:

1- وزارة الأشغال العمومية بصيانة الطرق و تخفيف الضغط عن البعض منها من جراء كثرة استغلالها، خاصة الطرق الوطنية السريعة أرقام 01 و 04 و 05 61، و هنا إن إنجاز الطريق السريع شرق غرب قد أصبح أكثر من ضرورة، و عليه لابد من إنجازه في أقرب الآجال.

2- قطاع التربية بالتكوين و الإرشاد.

3- للحماية المدنية و مصالح الاستعجالات في المستشفيات دور هام في إنقاذ الأرواح بعد وقوع الحادث بالتدخل السريع و التكفل الجيد.

4- مصالح الأمن و العدالة بفرض احترام القانون و صرامة تنفيذ العقوبات المترتبة على المخالفات.

5- يجب محاولة إثراء القانون لترقيته إلى قانون بأتم معنى الكلمة ليتكفل بجميع الانشغالات المطروحة و التي تعانيها شريحة كبيرة من جراء النقائص و عدم مواكبته متطلبات العصر.

6- وضع الأمن المروري ضمن الأولويات و اعتباره هدفا ذا أسبقية تبني سياسة وطنية لمكافحة ظاهرة أللأمن في الطرق.

7- الاهتمام بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و وضعه تحت وصاية رئاسة الحكومة، لأن المركز بصفته الحالية مجرد هيئة استشارية لا تملك قراراته صيغة الإلزام لمختلف القطاعات و المراقبة الميدانية، الأمر الذي يفقد تلك المقترحات مصداقيتها و جدواها.

8- تطوير و ضمان الصيانة الدائمة للطرق (الرؤية، حواف الطرق، المسالك...) و إقامة إشارات عمومية، أفقية جانبية ملائمة.

9- التركيز على النقاط السوداء و المقاطع الخطيرة من الطرق و تطوير قطاع السكة الحديدية في نقل البضائع ليخفف من الثقل الضاغط على النقل عبر الطرق.

10- محاربة ظاهرة تقليد قطع غيار السيارات باعتبار أن قطع الغيار ذات النوعية الرديئة لا تستجيب لمعايير الأمن المطلوبة التي تعتبر من المسببات الرئيسية في حوادث المرور.

11- محاربة الرعونة و التهور في استعمال الطريق بالتطبيق الصارم للقانون و تعزيز أساليب الوقاية و التحسيس و التربية المرورية.

12- تطوير وسائل و أساليب الرقابة المرورية لدى مصالح الأمن و التكوين و الرسكلة في فائدة مختلف الأعوان.

و إذا كان التراث الثقافي يعطي للطريق حقه ، فلابد أن يكون عبر المحاور الآتية :

1- تحسين قانون المرور و مراجعته بصفة شاملة.

2- تأصيل الحس الوقائي عبر مختلف المستويات بدءا من المدرسة من خلال الدروس و النشاطات الميدانية إلى الوعظ و الإرشاد في المساجد.

3- توفير كل الآليات لضمان التطبيق الفوري للقانون بإصدار النصوص التنظيمية في حينها.

4- توفير الأدوات لكافة المعنيين، كأدوات الرقابة و المتابعة.

5- إعادة النظر في مدارس تعليم السياقة و مؤهلاتها، حيث نلاحظ أن تعليم السياقة يتم تحت العمارات.

6- تأهيل الطرق الوطنية و العمل على تخفيف الضغط بإعادة تأهيل النقل عبر السكك الحديدية، لأنه عند الحديث عن الحاويات التي تستعمل بصفة عامة لنقل البضائع نتساءل: لماذا لا نؤهل السكك الحديدية للتكفل بهذا الدور و القضاء على النقاط السوداء المحصاة عبر التراب الوطني؟

7- الاعتناء أكثر بالطرق خاصة الطرق السريعة التي هي المتسبب الأول و المباشر في الحوادث.

8- الإكثار من وضع الإشارات في الطرق خاصة الخطيرة منها.

9- وضع الممهلات بشكل عقلاني مع مراعاة خطورة الطريق و زحمة المرور.

10- العمل على توعية الجميع خاصة في المؤسسات التعليمية و المساجد و وسائل الإعلام المختلفة.

من خلال التمعن في القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها يلاحظ أن كل المسؤولية ألقيت على عاتق مستعملي الطرق بينما لا يخفى على الخاص و العام أن المسؤولية مشتركة بين جهات عديدة بداية بوزارة الأشغال العمومية، حيث نجد أن نسبة كبيرة من الحوادث كانت بسبب حالة الطرق و عدم استجابتها للمعايير الحديثة في وقت وصل عدد المركبات الموجودة بالحظيرة الوطنية إلى أكثر من خمسة ملايين مركبة.

لذا، نرى أنه يجب على هذه الهيئة القيام بما يأتي:

1- مراقبة المؤسسات المنجزة للطرق غير الصالحة و متابعتها.

2- فك الخناق عن الطرق الوطنية الكبيرة.

3- الإسراع في القضاء على النقاط السوداء الموجودة بكل الطرق الوطنية.

4- الصرامة في تطبيق القوانين و عدم تفضيل سائق على آخر إلا بالقانون.

5- الإكثار من عملية التوعية في أوساط المواطنين حتى يتفهموا العملية و يساهموا في التخفيف من حدة حوادث المرور.

6- توعية الأعوان الساهرين على أمن الطرق و حثهم على المساواة و النزاهة، و ليس تفضيل أحد على الآخر، و هذا كله يساعد على الخضوع إلى القانون.

7- إحصاء جميع الطرق التي تكرر فيها وقوع حوادث المرور بكثرة ومعالجتها.

8- متابعة المركبات المنقلة للأشخاص و تنظيم عملية وقوفها سواء داخل المدن أو خارجها.

9- إجبار أصحاب أشغال الطرق على وضع كل العلامات و الرموز الضرورية لتنوير السائقين عن بعد.

10- التفكير جديا في فتح منافذ أخرى تؤدي إلى أكبر المدن المقصودة من قبل المواطنين حتى يخفف الضغط على الطرق الوطنية.

11- تحديد السرعة وإعادة النظر فيها.

12- يجب تحديد السن لسائقي المركبات المجهزة لنقل المسافرين وذلك بأن يكون 25سنة فمن فوق،لأن الملاحظ حاليا أن معظم سائقي هذه المركبات مراهقون.

13- كما يقترح أيضا حضور مستشارين مع مهندس تعليم السياقة أثناء إجراء الامتحان.

14- يجب تفادي المراقبة الثابتة في أماكن معينة، ويقترح المراقبة المتنقلة وذلك باستعمال الأجهزة الحديثة، وتجري هذه العملية بواسطة سيارتين على الأقل متباعدتين عن بعضهما و متصلتين بواسطة الراديو...

15- السعي إلى تشجيع نقل البضائع عبر النقل بالسكك الحديدية، والعمل على فتح خطوط بحرية عبر الموانئ الداخلية بغية التخفيف من الضغط الحاصل على الطرق البرية و ما ينجم عن ذلك من حوادث خطيرة.

16- إحداث المراجعة الدورية لمخططات النقل عبر الولايات و العمل على تحيينها بما يستجيب الارتفاع الحاصل في كثافة النقل وحركة المرور.

17- السهر على تفعيل المزيد من التنسيق بين الهيئات المعنية بحركة المرور ،حيث لا يعقل مثلا أن تتولى جهة معينة وضع علامات و إشارات المرور غير تقنيّي وزارة النقل الدارين بفنيات و تقنيات الإشارات المذكورة خاصة من حيث مقاساتها و نقاط تثبيتها عبر الطرق .

18- التكثيف من حملات إعلامية و تحسيسية تتسم بالدوام و الاستمرار ،تبرز مخاطر الظاهرة وتضفي المزيد من ثقافة المرور في أوساط المجتمع.

➢ **شبكة الطرق و صيانتها:**

1- إيجاد آلية كفيلة بتغطية تكاليف صيانة الطرق البلدية و الولاية، لعجز أغلب بلديات الوطن عن صيانتها و الاهتمام بشبكة الطرق الوطنية و إشارات المرور و وضعها في أماكنها المهمة و مبينة بوضوح.

2- يجب الاهتمام بشبكة الطرق التي تستوعب في الوقت الحالي 80% من النقل الوطني و الحال أن 60% منها في حالة رديئة حيث يلاحظ عليها ما يأتي:

- نقص أو انعدام إشارات المرور في بعض المقاطع الخطيرة.
- وجود عدد كبير من النقاط السوداء التي تكثر فيها الحوادث.
- سوء صيانة منشآت الطرق.
- انعدام الإشارات في بعض الأحيان بورشات العمل على مستوى الطرق،

هذه الإشارات تعد و معالم الطريق من مسؤولية السلطات العمومية بوضعها في أماكنها، سواء تعلقت بالأشغال أو بالمنعرجات أو بخطورة أو غير ذلك من أنواع الإشارات التي توجد في الغالب عبر الطرق.

بالإضافة إلى أن تطور شبكة الطرق لا يتناسب مع التزايد المذهل لعدد المركبات خلال السنوات الأخيرة.
يتطلب علاج مشكلة حركة المر ور عبر الطرق تحسين الطرق داخل المدن و خارجها و استعمال طرق جانبية للتقليص من الضغط في المدن و صيانة إشارات المرور و إعطاء الأولوية لمقاييس العمران في البنايات العمومية و الخاصة في الطرق السريعة، مثل ما نراه الآن على بعض المدارس و المحلات التجارية و المقاهي و المراكز الصحية و إخلاء الأرصفة من هجومات التجار.
يجب إنجاز مخطط السير من مختصين و احترام المقاييس العصرية.
من المطلوب تدعيم الجهود و تنشيطها أكثر و تكثيفها و تكاثر الجمعيات في كل الأماكن بصفة مباشرة (طريق السلامة، سيارة السلامة، سفر السلامة) لتحسيس المواطنين و توعيتهم.
و في هذا الإطار يجب تفعيل و دعم من شركات السيارات الموجودة في الجزائر و مساهمتها في صندوق الوقاية و الأمن عبر الطرق.

من خلال هذه المعطيات ، فإذا سننا قانونا ردعيا يحتم على السائق احترام قانون المرور ، فهناك إجراءات موازية ،فلتحسين أوضاع النقل وإعطائه فعالية ولتحسين التنمية يجب:

1- الاعتناء الفوري بالنقل البحري ، فهناك موانئ كلفت الدولة الملايير أثناء إنجازها ، لكنها الآن فارغة ولا تستقبل إلا سفينتين في الأسبوع.

2- كما أن أهم المدن الجزائرية ذات الكثافة السكانية العالية و ذات أهمية اقتصادية هي مدن ساحلية، وبذلك يلاحظ نوعا من الإهمال غير الكلي للنقل عن طريق البحر.

3- لابد بتفعيل النقل بالسكك الحديدية سواء بالنسبة إلى الحاويات أو الأفراد لأنها مريحة وتضمن السلامة الكاملة و الأمن العام.

4- أما النقل بالسكك الحديدية في الصحراء فإنه يخفف من حوادث المرور الناتجة عن الحاويات التي تنزلق نتيجة لعدم الشحن الجيد أو التثبيت الجيد.

5- إن ارتفاع عدد القتلى و الجرحى ظاهرة غريبة عن الطرق الجزائرية وهي دالة من دلائل التخلف و احتلال الجزائر المرتبة الأولى مغربيا و عربيا و رغم أن كل المؤهلات موجودة لتفادي هذا التخلف من قدرة بشرية و قدرة مالية ، يبقى السؤال مطروح أين يكمن سر هذا التخلف ؟ ولماذا لا ينفض غبار التخلف في هذا المجال بتحميل المسؤوليات بطريقة حديثة و عصرية سواء من الناحية التقنية أو القانونية أو التنظيمية (التطبيقان التقني و القانوني؟).

فالسهر على تطبيق القانون لهو المصدر الرئيسي لرفع هذا التخلف ، و يجب أن يكون اتخاذ القرار هو آخر مطاف و أن يكون على أساس تقني أولا ثم يحال على الإدارة .

6- و المؤكد أن الدراسات التقنية هي سبب تقدم الدول. هذه الدراسات التي فتحت المجال للممارسة اليومية، فتطور المجتمع و كانت لها الكلمة الأولى و الأخيرة . فلا بد من منح الأولوية لأهل العلم التقني في هذا المجال ليقولوا كلمتهم بكل ذكاء ، كما نلاحظ غياب المهندسين المختصين في مجال إنجاز الدراسات الخاصة بالمرور و تطبيقها سواء كانت تقنية أو تنظيمية .

7- يجب ألا نعتبر المستعمل الميكانيكي مخطئا وحده بل حتى المواطن الراجل لفقدانه الفكر المروري أو التنقل عبر الطرق و استعمال الأرصفة.

8- إن التعدي على القانون هو أول سبب لحدوث المخالفة و لكن هو أيضا له أسباب مسببة و أولها حالة الطريق سواء من الناحية الإنشائية أو التنظيمية خاصة داخل المدن، لهذا يتوجب على السلطة الاهتمام بذلك بالنحو اللائق من توفير للأموال و إنجاز الطرق و رفع عدد الشرطة في المدن.

9- لذا يجب على التكفل بهذا القطاع، لأن الطرق تعرف الزيادة في عدد القتلى.

10- أما الطرق أو المنشآت فقد بقيت على حالها في كثير من الأماكن بينما تفاقم عدد السيارات بشكل كبير.

11- لقد أصبحت الممهلات التي وضعت بهدف حماية الراجل من خطر حوادث المرور تشكل في بعض الأحيان خطرا على حياة السائق، و خسائر كبيرة في العتاد تضر بالاقتصاد الوطني نظرا إلى غياب معايير مضبوطة تنجز وفقها.

- **<u>التربية:</u>**

حرصا على تربية النشء على الاستعمال الأمثل للطريق، لا بد من الإستمرار في تنظيم ملتقيات تكرس لدراسة سبل تفعيل التطوير التعليمي لهذه المادة.
و هذه توصيات عملية مفيدة منها:

1- إدراج مادة التربية المرورية في المناهج التعليمية وجعلها مادة مستقلة إجبارية يمتحن فيها التلاميذ و الطلبة.

2- إعداد برنامج (منهاج) دقيق متكامل لكل الأطوار و ذلك بالاستعانة بأخصائيين في هذا المجال.

3- تحديد و توفير وسائل الإيضاح اللازمة للاستعانة بها داخل المؤسسات التربوية و إقامة مسالك تربوية و تجهيزها بدرجات و سيارات مناسبة لأعمار التلاميذ.

4- إقامة حظائر تربوية و تعميمها تدريجيا لتشمل كل البلديات و الأحياء، لما لها من دور فعال في تدريب الأطفال على التعود على السلوك الإيجابي في الطريق و الالتزام بتطبيق قواعد السلامة المرورية، و ذلك بفضل توفر هذه الحظائر على كل العناصر الضرورية و تقاربها مع المحيط الحقيقي (الشوارع و الطرق).

5- في المدرسة، القيام بتلقين الأطفال قواعد السلامة المرورية و تدريبهم و تمرينهم على احترام قانون المرور و آداب استعمال الطريق و تعريفهم بإشارات المرور بصفة عامة و إشارات أعوان الأمن بصفة خاصة.

6- اضطلاع الأسرة على أن تكون قدوة لأبنائها في احترام قواعد السلامة المرورية و أن تقوم بمرافقة الأطفال و المسنين أثناء تنقلهم من و إلى البيت وبتذكير الأبناء باستمرار بقواعد المرور و حثهم على التحلي بالحذر و الانتباه أثناء التنقل.

- **<u>التكوين و التدريب على السياقة:</u>**

1- ضرورية تشجيع و توسيع البحث العلمي في مجال الوقاية و الأمن المروريين.

2- فتح تخصص جامعي جديد لنيل ليسانس في مجال النقل و السلامة المروية.

3- إعطاء الأهمية اللازمة للتكوين في السياقة كعامل أساسي في السلامة المرورية.

إن مدارس تعليم السياقة لن تكون مجهزة بالآلات البيداغوجية العصرية و الحديثة، و التدريب يجري في سيارات غير ملائمة و قديمة.
فيما يخص الممرنين أرى أن يشترط، للتحصل على شهادة الممرن، المستوى الدراسي الثانوي و رخصة السياقة لها ثلاث سنوات بالإضافة إلى إجراء مسابقة في مدرسة مختصة، سواء أكانت جهوية أم وطنية، لمدة سنة على الأقل، و تتبع ذلك رسكلة كل ثلاث سنوات للتعرف على إشارات المرور الجديدة، و زيادة على ذلك، الاشتراك في المجالات المتخصصة في الرقابة و ضبط برامج تعليم السياقة و تعميمها.
كما نعلم أن أغلب المسارات لن تكون مجهزة من البلدية (دون أرصفة و في طريق غير صالحة و دون إشارات).
فيما يخص تكوين معلمي و ممتحني مدارس تعليم السياقة، فإن عملية تعليم السياقة لا تستجيب المعايير المعتمدة، فقد صارت رخص السياقة تمنح دون مراعاة الشروط الأساسية للحصول عليها، و منها عامل السن مثلا في بعض الأصناف، هذا من جهة، و من جهة أخرى عدم احترام دفتر الشروط من قبل مالكي مدارس تعليم السياقة، مما نتج عنه تدني مستوى التعليم و التأهيل.

لذا لابد من:

1- إنشاء مدرسة وطنية لتكوين ممتحني رخص السياقة،.

2- إنشاء مراكز امتحان رخص السياقة للمتشحين، بكل ولاية.

3- الصرامة في شروط نيل رخصة السياقة و منح الاعتماد لمدارس التعليم الخاصة بها، و إعادة النظر في نظام الامتحانات.

4- إجبار طالبي فتح مدارس لتعليم السياقة احترام دفتر الأعباء الذي يجب أن يكون صارما في شروطه (الشهادة، الكفاءة، المحل المخصص، المسالك المعتمدة ......)

5- تشكيل لجنة على مستوى وزارة النقل تكلف بدراسة منظومة التعليم و الامتحانات الخاصة برخصة السياقة و مراجعتها.

6- فيما يخص الشهادة المهنية للنقل، يجب رخصة للسياقة لها أكثر من سنتين و تكوين إضافي في الميكانيك و الإسعاف.

1- لتسهيل السياقة يجب توحيد إشارات المرور، و تنظيم تنقل ألآت الفلاحة و البناء و تحديد وقوف حافلات نقل المسافرين بقرار بلدي و إنشاء مركز وطني للبطاقات الرمادية و رخص السياقة بالمحاكم و بمديريات النقل عبر الوطن، في حالة تكرار مخالفة، يرجى تحسيس السائق و توعيته. إذا لم تنفع هذه المحاولة يخضع السائق لفحص نفسي للتحقق من قدرته على السياقة.

➢ **المشاة:**

للحفاظ على سلامتهم على المشاة:

- التأكد من عدم وجود أي خطر عند عبور الطريق.
- الانتباه للمسافة و السرعة التي تفصلهم عن السيارات القادمة باتجاههم.
- الالتزام بالعبور على ممرات الراجلين أو المعابر العلوية أو الأنفاق.
- عبور الطريق على خط مستقيم.
- السير على الرصيف للحماية من الخطر.
- عبر الطرق الريفية، السير في الاتجاه المعاكس للسيارات، الإتزام بأقصى يسار حافة الطريق.
- عبور الطريق بسرعة معتدلة، و تجنب الجري و التباطؤ.

يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرق المهيأة خصيصا لذلك، إذ مع الأسف الشديد لم تعد هذه الأرصفة مخصصة للراجلين بقدر ما أصبحت مخصصة للمحلات التجارية و لتوقف السيارات، فلم يعد للمارة مكان يسيرون فيه، إضافة إلى المسافات غير القانونية المخصصة في التهيئة، إذ عوض ترك مترين للرصيف على الأقل أصبح لا يترك سوى مسافة 50 سنتيما في أغلب الأحيان يصعب فيها المرور على الإنسان، مثل هذه الممارسات تحول دون السير المريح للمواطنين و للراجلين.

الجماعات المحلية ملزمة بـــ :

- تهيئة شروط السلامة للمشاة بوضع إشارات المرور الخاصة بالمشاة.
- تهيئة الأرصفة، و الحرص على بقائها مفتوحة للمشاة، و عدم السماح باستعمالها لأغراض أخرى.
- تهيئة الممرات و المعابر و الأنفاق في الأماكن الملائمة.
- توفير شروط السلامة قرب المؤسسات التربوية.
- إنجاز مخططات المرور، مع أخذ سلامة المشاة فيها بعين الاعتبار.
- توفير فظاءات و مساحات للأطفال.
- توفير حظائر التربية المرورية لتعليم الأطفال قواعد السلامة المرورية.

تقوم مصالح الأمن بـــ :

- التطبيق الصارم لقانون المرور، خاصة الأحكام المتعلقة بالمشاة و حمايتهم.
- تواجد الأعوان قرب المؤسسات التربوية.
- توجيه المشاة و توعيتهم بقواعد السلامة المرورية.
- إلزام المشاة و السواق باحترام قانون المرور و الانضباط عبر الطرق.

في الأخير، أرجو أن تقوم كل جهة معنيةة بواجبها حتى يتجسد القانون في الميدان
و تدعيم الطرق الوطنية وعصرتنها وذلك بفتح طرق جديدة تخفف الضغط الموجود و أرجو أيضا من وسائل الإعلام أن تقوم بدورها الإعلامي بتوعية و إرشاد و تنبيه و توجيه المواطنين لكي لا يكونون ضحية ظاهرة حوادث المرور.
فكأننا انتظرنا المرتبتين الرابعة عالميا، والأولى مغاربيا لندق ناقوس الخطر.

الخــــاتمــــة

أمام الأعداد المخيفة لظاهرة حوادث المرور وما ينتج عنها من أضرار مادية وجسدية معتبرة في مجتمعنا، يتعّين على السلطات العمومية بذل جهود إضافية جديرة بمكافحة انعدام أمن الطرق. ويجب في المقام الأول أن تضطلع القوة العمومية بمختلف فصائلها (الدرك والأمن الوطنيين) بواسطة تقويم ومبادرة ذاتية جديرة بشرطة دولة القانون، تسهر بفعالية على حشد طاقاتها الذاتية في اتجاه منفعة المجتمع بإعطائها كل مكانتها لمستعمل الطرق (عامة الناس، المواطن) وبكلمة واحدة منفعة الجميع.

وباعتبار قانون المرور من القوانين الهامة التي تحرص على تنظيم سلوك المجتمع قصد المحافظة على أرواح الناس وأموالهم، فهو بذلك ينشئ علاقة وطيدة بين الأمن العمومي والمجتمع بكل شرائحه. كما أنه لا تتجسد مواكبة أحكام قانون المرور وتطبيقاته وتحقيق الهدف المرغوب إلا بعناية الجميع وانضباطهم، بما في ذلك وسائل الإعلام السمعية البصرية الثقيلة قصد توفير الحد الأدنى من الأمن القانوني على المسلك ويجب أن تكون أحكام القانون الناظم لحركة المرور وأمنها وسلامتها ميثاق وتعامل تتحصن بهما القيم الإنسانية والاجتماعية ويحتمي بهما الفرد ضد التعسف لصون سلامته وحياته، وهما من أعظم ما للإنسان. إن موضوع حوادث المرور يكتسي أهمية بالغة نظرا إلى تأثيره على حياة المواطن بصفة خاصة وعلى النشاطين الاقتصادي والاجتماعي للبلاد بصفة عامة. لهذا، تتطلب دراسته عناية كبيرة كما أن أرقام الحوادث والقتلى والجرحى توضح أن لهذا الموضوع أهمية كبيرة ويجب منحه عناية خاصة أثناء دراسته. في ختام هذه الدراسة التي حاولت من خلالها التطرق بشيء من الوصف والاستطلاع والتحليل، لواقع حوادث المرور في الجزائر والمقارنة بين المناطق الريفية والحضرية لمعرفة نسبة خطورتها وتفاقمها، هذا ما وجدته من المعطيات والإحصائيات المعتمد عليها من جهة، ومن جهة أخرى وبالموازاة مع هذا، تم اتخاذ عدة إجراءات وتدابير خاصة بالوقاية من الحوادث من قبل مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني)، لكن الملاحظ أنه رغم كل المجهودات المبذولة بقيت غير كافية، وخير دليل على ذلك الإحصائيات التي توضح مدى تزايد وارتفاع عدد الحوادث الجسمانية. مما يستوجب إعانة وسائل الإعلام للهيئات المعنية بأمر أمن الطرق وذلك من أجل الوصول إلى سياسة وقائية جادة قائمة على معايير قانونية وإعلامية مدروسة وموضوعية للقضاء على الظاهرة التي حصدت معها المئات من الأبرياء. لأن دور وسائل الإعلام والاتصال في التوعية المرورية يعد من أهم الأدوار للتخفيف من حدة حوادث

المرور، ولاسيما إذا عملت وسائل الإعلام مع كل الهيئات المختصة لتسطير برامج عملية إعلامية للتوعية والتحسيس. وبمعرفة درجة خطورة الوضع المتعلق بحوادث المرور يعرف الدور الذي يجب أن تلعبه المؤسسات الإعلامية باختلاف أنواعها لمعالجة هذه الظاهرة الخطيرة. يمكن للإعلام معالجة المشاكل الاجتماعية المختلفة ومن بينها الظواهر المتعلقة باستعمال الطرق ويمكن للمؤسسات المهتمة بموضوع الوقاية من حوادث المرور أن تعمل بالمشاركة مع التلفزيون قصد إعداد وبث حصص تلفزيونية توعوية وتحسيسية تشارك فيها كل الهيئات المختصة، دون أن ننسى أهمية البحث العلمي فيما يخص دور الإعلام في التوعية المرورية وضرورة البحث الجاد والدائم في مجال الإعلام المروري. إن دور الإعلام في التوعية المرورية مرهون بمعلومات علمية قائمة على علاقة الفرد بقانون المرور. وهذه المعلومات لا يمكن أن تتوفر إلا بعد بحوث علمية.

لذا، لابد أن نهتم بالمعايير العلمية التي تحدد طرق الوصول لنتائج تقدم في صيغة معلومات علمية.

<u>لأن فعالية المعايير العلمية مرهونة بشروط أربعة:</u>

- عدم الموافقة حتى يحلل الباحث القضية ما، يجب أن يكون غير موافق مع الوضعية التي تبدو عليها و عليه أن يتساءل حول هذه الوضعية.
- ثم يجب عليه أن ينقد تركيب هذه الوضعية.
- إعادة النظر في تركيب وضعية القضية التي لفتت انتباهه، وهذا لا نجده في المعالجة الإعلامية لظاهرة حوادث المرور.
- على الإعلام أن يبيّن أن خطورة حركة المرور تابعة لسلوكيات مخالفة لقانون المرور وأن هذه السلوكيات مجسدة من طرف جميع شرائح المجتمع أي الرجل والمرأة، الكبير والصغير، المثقف والأمي، المسئول والمواطن البسيط، إذ أن للتلفزيون تأثيرات فعلية في تصورات وتصرفات المشاهدين لاسيما إذا كانت البرامج التي تبثها مستهدفة ومعدة حسب مقاييس ترمي إلى تحسين وتوعية وتوجيه المشاهد، والتلفزة الجزائرية بصفتها جهاز إعلامي وثائقي ذو طابع عمومي، تخضع برامجه لمبدأ الخدمة العامة و هو مطالب دوما بإعداد وبث برامج لخدمة المصلحة العامة للمجتمع، وفي هذا المجال، فإن التلفزيون مفروض عليها تلبية متطلبات الجمهور في ميدان التربية والترقية والثقافة الموجهة لمختلف الفئات الاجتماعية من أجل ترقية معارفها وتنمية روح المبادرة عند المواطنين.

ففي مجال الحصص الخاصة الموجهة إلى فئة معينة من المشاهدين والتي تتطلب تدخل مؤسسات وهيئات أخرى معنية بمواضيع هذه الحصص، يمكن للتلفزيون إعداد وبث هذا النوع من البرامج في إطار التعاون بين مختلف الهيئات والمؤسسات من أجل التكفل ومعالجة الظواهر الاجتماعية التي تطرح.

ومن هذه الظواهر استعمال الطرق ومخاطرها، مع التركيز في جلب انتباه الهيئات والمؤسسات التي لها علاقة بتنظيم المرور وتفادي الحوادث و منها الهيئات المسئولة عن:

- وضعية الطرق (الأشغال العمومية والبلديات).
- الوضعية التقنية للسيارات (السائقين).
- مدى احترام قوانين المرور.

ويساهم التلفزيون في تبليغ الرسالة الوقائية سواء كان ذلك عبر تغطية النشاطات المختلفة للتظاهرا الوقائية أو عن طريق إدماج حصص استثنائية أو أركان ضمن برامجها القادرة مثل الحصص الصباحية والحصص الخاصة بالأطفال.

ومن جهة أخرى يتكفل التلفزيون في عمليات التوعية والتحسيس من حوادث المرور عن طريق الومضات التي تنجز من طرف وزارة النقل وتبث على الشاشة.

يتفق المختصون في علم الاتصال والاجتماع و النفس على الدور المتميز الذي تقوم به البرامج التلفزيونية في توجيه الجماهير لاسيما إذا كانت عملية إعداد هذه البرامج مدروسة بدقة ومبرمجة حسب المقاييس العصرية لتبليغ الرسالة التحسيسية، ومن ثمة، يمكن لكل من الهيئات والمؤسسات المعنية أن تعمل بالمشاركة مع التلفزيون من اجل إعداد الحصص السمعية البصرية الرامية إلى التوعية المرورية، سيؤدي هذا العمل التعاوني إلى إنتاج مشترك أو رعاية برامج خاصة بهذا الموضوع أو إعداد وبث ومضات تحسيسية، وكذلك رعاية وتمويل مسابقات خاصة بمختلف جوانب هذا الموضوع بمشاركة المؤسسات المدرسية والبلديات وحتى السائقين.

كما يمكن على كل الجهات المعنية الحرص على متابعة كل ما يتعلق بالتوعية المرورية وتنفيذه ميدانيا مع إعلام المشاهدين عن ذلك عبر النشرات الإخبارية والحصص الخاصة المبرمجة في هذا المجال.

و يكون هذا العمل بمثابة طريقة لتقييم مدى تأثير التلفزيون في عمل التوعية المرورية في غياب أجهزة خاصة بصبر الآراء.

لا بد كذلك من إبراز في هذه الخاتمة أهمية:

- o التركيز على وضع إستراتيجية اتصال متميزة مطابقة لواقع المعاش وذات مصداقية، كما يجب أن تتسم بالشمولية كل التظاهرات التي لها علاقة بالموضوع وأن تكون مستمرة عبر الزمن.
- o إسناد عملية الاتصال والتوعية المرورية لهيئة تشرف على عمليات التنسيق بين الأخصائيين والمتعاملين في مختلف القطاعات.
- o نقل الأخبار عن الحوادث وتغطيتها في ساعات البث الأساسية والتعليق عنها من طرف أخصائيون في الحالات القصوى.
- o تخصيص حصص إذاعية وتلفزيونية قارة وكذلك ومضات تحسيسية.
- o ضرورة البحث الجاد والدائم في ميدان الإعلام المروري وكذا التخصص في الأدوار والاستعداد التام لبث معلومات تبين خطورة حركة المرور باعتبار أنها تابعة من سلوكات مخالفة لقانون المرور مجسدة من طرف جميع شرائح المجتمع.
- o التركيز في عملية التوعية المرورية على الجانب البشري باعتباره يمثل أعلى نسبة تتسبب في وقوع الحادث.
- o مراجعة قانون المرور من أجل أقلمته مع الظروف الحالية.
- o ضرورة إقحام الحركة الجمعوية في عملية التحسيس والتوعية.
- o الاهتمام بإدراج مادة التربية المرورية في المقررات الدراسية.
- o إنشاء الصندوق الوطني للوقاية من حوادث المرور.
- o أن يكون بث الإشهار الخاص بالتوعية المرورية على مستوى التلفزة مجاني مادام أنه يضمن خدمة عمومية ذات منفعة عامة.
- o إدراك الراغبين في الحصول على رخصة السياقة بأن إجراء الامتحانات هدفه تعلم وليس استلام الرخصة فقط.
- o إقامة التلتون حول حوادث المرور بالمساهمة المباشرة للتلفزيون في المناسبات والتظاهرات الخاصة بالأمن العمومي.

وبعد عمق التحليل لواقع هذه الحوادث التي تشهدها طرقنا، يمكن القول أن حوادث المرور في الجزائر تعتبر كارثة كبيرة ينبغي معالجتها بشتى الوسائل التي من بينها وسيلة القانون، و

وجوب توفير الوسائل لكل من يريد أن يعمل، وأن نكثف الجهود كل في مكانه وكل بدوره حتى نجد حلا لهذا المشكل.

إن هذه القضية ليست قضية وزارة وحدها بل قضية الكل. لذا، لابد من تنظيم الجهود للوصول إلى نتيجة مرضية، لأن الكثير من الأطراف لهم دورهم، والكل يبحث عن إحدى الوسائل التي تمكن من وضع حد لهذه الكارثة.

و لهذا الغرض، أو على الأقل التقليل من حدة الظاهرة التي أصبحت تفتك بالعديد من الأرواح وخلق خسائر مادية جد معتبرة تقدر سنويا بــ 100 مليار دينار سنويا، أصبح من الضروري القيام بما يلي :

- تضامن وإتحاد القطاعات المعنية بغية الوصول إلى سياسة وطنية للوقاية وأمن الطرق.
- توفير الوسائل البشرية والمادية من أجل ضمان مراقبة مكثفة للطرق.
- المراقبة الدائمة والصارمة لبرامج ومناهج تكوين السواق الجدد.
- التطبيق الصارم للإجراءات الردعية المنصوص عليها في القانون.
- تكييف القوانين السارية مع الواقع الميداني.
- المراقبة والصيانة الدائمة لشبكة الطرق.
- القيام بإجراءات الفحص التقني للمركبات والتأكد من صلاحيتها.
- تطوير وتحديث وسائل النقل.
- التعامل مع وسائل الإعلام في مجال التوعية والوقاية من حوادث المرور.
- مواصلة العمليات التحسيسية والتوعوية عن طريق الخارجات الميدانية وكذا الحملات الوقائية.
- ترقية التربية المرورية وإدراجها في البرامج المدرسية مع توفير الوسائل البيداغوجية اللازمة.

<u>فيما يخص الهيئات المعنية:</u>

- لا بد من توحيد طريقة جمع وتحليل المعطيات الخاصة بظروف وقوع حوادث الطرق، مما يساعد على فهم الظاهرة بدقة، خاصة أسبابها.

- ❖ وجوب إجراء حملات تكوينية متعلقة بتكوين المواطن كيفية الإسعاف لحظة الحادث. لما لهذه الحملات من فعالية، وهذا يكون بالتعاون بين الجهات المهتمة بذلك كوزارة الإعلام والاتصال، بشرط أن تأخذ شكل مستمر.
- ❖ إعادة النظر في القانون وجعله يواكب الظروف الحالية.

المراجع:

ـ المراجع باللغة العربية:

I) _ الكتـــب :

1) ــ د. أحمد حمدي، **الخطاب الإعلامي العربي آفاق و تحديات**. الجزائر**:** دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، 2002.

2) -جون ميرل، رالف لونشتاين، "**الإعلام وسيلة وغاية** "، ترجمة د. خضر الحرابي الحرثي، السعودية: دار المريخ، 1989.

3) ــ سمير محمد حسن، " **الإعلام والاتصال بالجماهير والرأي العام** "، القاهرة: مكتبة عالم الكتب، 1993.

3) ــ محي الدين عبد الحليم،" **الاتصال بالجماهير والرأي العام** "، القاهرة: مكتبة الأجلو، 1993.

4) ــ د.علي عجوة، " **الأسس العلمية للعلاقات العامة** "، ط1؛ القاهرة: مكتبة عالم الكتب، 2000.

5) ــ د.خضور أديب، " **أدبيات الصحافة** "، ط2؛ جامعة دمشق، 1992.

6) ــ جيهان رشتي، "**الأسس العلمية لنظرية الإعلام** "، القاهرة: دار الفكر العربي، 1978.

7) ــ إبراهيم إمام، " **العلاقات العامة والمجتمع** "، ط2؛ القاهرة: مكتبة الأنجلو، 1968.

8) ــ د.سمير محمد حسن، " **العلاقات العامة** "، ط1؛ القاهرة: مكتبة عالم الكتب، 1996.

9) ــ د.حسين عبد الحميد أحمد رشوان، "**العلاقات العامة والإعلام من منظور علم الإجتماع** "، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، 1993.

10) ــ د. عاطف حمدي العبد، " **الاتصال والرأي العام** "، القاهرة: دار الفكر العربي، 1994.

11) ــ د.عماد حسين عبد الله، " **منظومة الإعلام العربي الأمني** "، القاهرة، 1987.

12) ــ ميلفين ل، وآخرون، " **نظريات وسائل الإعلام** "، ترجمة كمال عبد الرؤوف، القاهرة: الدار الدولية للنشر والتوزيع، .1993

13) ــ بريجنسنسكي زبيغنيو، " **بين عصرين، أمريكا والتكنوترونى** "، ترجمة محجوب عمر، بيروت: دار الطليعة، 1980.

14) ــ د.خضور أديب، " **تصميم البحوث الإعلامية** "، جامعة دمشق، 1987.

15) ـــ د. أديب خضور، "**دراسات نظرية في علم الإعلام**"، دمشق: وزارة الثقافة، 1988.

16) ـــ د.أديب خضور، " **الإعلام والأزمات** "، الجزائر: دار الأيام ش.ذ.م.م للطباعة والنشر والتوزيع، 1999.

17) ـــ إدريس الضحاك، " **الوجيز في حوادث السير، التأمين الإجباري للسيارات** "، ط2؛ المغرب: مطبعة النجاح الجديدة، 1989.

18) ـــ السيد عليوة، " **إستراتيجية الإعلام العربي** "، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1978.

19) ـــ فرج الكامل، " **تأثير وسائل الاتصال: الأسس النفسية والاجتماعية** "، القاهرة: دار الفكر العربي، 1985.

20) ـــ جبارة عطية، " **علم الاجتماع والإعلام** "، الرياض: دار عالم الكتب والنشر، 1985.

21) ـــ محمد عوده، "**أساليب الاتصال والتغير الاجتماعي**"، القاهرة: دار المعارف، 1971.

22) ـــ إبراهيم إمام، " **الإعلام والاتصال بالجماهير** "، القاهرة: مكتب الأنجلو، 1969.

23- فهد بن متعب العربي، **تقويم فعالية برامج التوعية الإعلامية الأمنية**، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية- الرياض – 1423هـ.

24- خالد بن عبد العزيز الجابر، **فاعلية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات**، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض، 2003م.

25- **التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور**، منظمة الصحة العالمية، جونيف 2004.

26- **الإحصائيات السنوية لحوادث المرور المسجلة في الدول العربية عامي 2003-2004**، مجلس وزراء الداخلية العرب، المكتب العربي لمكافحي الجريمة، 2005.

27- د. احسن طالبن، الوقاية من الجريمة، دار الطليعة، بيروت.

28- كريم مرعشلي، أسامة مرعشلي، **الصحاح في اللغة والعلوم**، بيروت: دار الحضارة العربية، 1975.

29- محمد أبو حسان، **أحكام الجريمة والعقوبة في الشريعة الإسلامية**، الأردن مكتبة المنار، 1978.

II) __الدراسات__ :

1) ــ أسبوع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي السابع: **__أطفالنا أمانة__**، المملكة العربية السعودية: وزارة الداخلية، 1988.

2) ــ صوالحي ربيعة، حوادث المرور في الجزائر: __مجازر رهيبة على الطرقات__، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000.

3) ــ **__السياقة في حالة السكر__**، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000.

4) ــ صوالحي ربيعة، **__الكحول والتشريع الجزائري__**، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000.

5) ــ صوالحي ربيعة، **__الطفل والمرور__**، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000.

6) ــ ماروك نصر الدين، **__جريمة السياقة في حالة السكر في القانون الجزائري__**، مديرية الدراسات بالمعهد الوطني للقضاء، بدون تاريخ.

7) ــ صوالحي ربيعة، **__الطفل والمرور__**، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000.

8) ــ **__الأسبوع العربي للسلامة المرورية من 04 - 10 ماي 2001__**، الجزائر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2001.

9) ــ د. أحمد بن محمد السالم (الأمين العام للسلامة المرورية)، **__كلمة الأسبوع العربي للسلامة المرورية من 04 – 10 ماي 2001__**، الجزائر، 2001.

10) ــ خلاف فاطمة، **__حق المواطن في طريق آمن__**، الجزائر: الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور، 30 و31 جويلية 2000.

11) ــ صوالحي ربيعة، **__تعزيز التعاون لمكافحة ظاهرة حوادث المرور__**، الجزائر: ملتقى وطني حول دور الحركات الجمعوية في التوعية من حوادث المرور، 25 نوفمبر 2000.

12) ــ سعيدي مراد(مهندس دولة)، **__دور الجماعات المحلية في تفعيل الحركة الجمعوية في الوقاية من حوادث المرور__**، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية، 1999.

13) ــ صوالحي ربيعة، **__ماذا يجب فعله عند سقوط الأمطار؟__**، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2001.

14) ــ **__الملتقى الوطني حول التخطيط العمراني وأمن الطرق يوم 30 جويلية 2002__**، الجزائر: وزارة الداخلية والجماعات المحلية، 2002.

15) ــ سبتي م.(مستشار)، **التهيئة الأمنية قرب المؤسسات التربوية**، وزارة الداخلية، جويلية 2002.

16) ــ ناصري ع. (مهندس)، **أمن الطرق في المناطق الحضرية**، الجزائر: المجلس الشعبي البلدي لبلوزداد، جويلية 2002.

17) ــ زرقوق أ. (مهندس)، **أمن الطرق والتهيئة العمرانية**، الجزائر: الشركة الجزائرية للدراسات القاعدية، جويلية 2002.

18) ــ عمور أ، **التمدين والوقاية المرورية**، الجزائر: وزارة النقل (مديرية النقل لولاية الجزائر)، 2002.

19) ــ بودالي ع، **دور الإنارة العمومية**، الجزائر: مؤسسة إنجاز وصيانة الإنارة العمومية، جويلية 2002.

20) ــ **الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور ليومي 30 و31 جويلية 2000**، الجزائر: وزارة الداخلية والجماعات المحلية، 2000.

21) ــ بوضارع الجمعي، **دور الجماعات المحلية في تنظيم وحماية الأملاك العمومية للطرق**، الجزائر: وزارة العدالة، 2000.

22) ــ ليهام إدريس، **تهيئة الظروف الأمنية بالمناطق الحضرية**، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية، 2000.

23) ــ بوايك أ، **تهيئة شروط تأمين السير داخل المناطق العمرانية**، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية، 2000.

24) ــ سالم كور حسين، **تهيئة ظروف الأمن والوقاية قرب المؤسسات التربوية**، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية، 2000.

25) ــ لعزيري نور الدين، **دور الجماعات المحلية في تنظيم صيانة الطرق البلدية**، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية، 2000.

26) ــ عصوان فريد، **التهيئات الأمنية لصالح المعوقين والقاصرين حركيا**، الجزائر وزارة الأشغال العمومية، 2000.

27) ــ د. أحمد اللهيب، **المتطلبات الأساسية للإعلام الإسلامي ومميزاتها**، بحث، الرياض: المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1996/06/14.

28) ــ محمد مصالحة، **خصائص الإعلام العربي المعاصر**، بحث، الرياض: المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1990.

29) ــ **الوقاية من حوادث المرور بين الحاضر والماضي**، الجزائر: وثيقة من وزارة النقل، سبتمبر 2000.

30) ــ ملتقى وطني، **دور الجماعات في التوعية للوقاية من حوادث المرور**، الجزائر: وزارة الداخلية والجماعات المحلية، يوم 25 نوفمبر 2000.

31) _ بوظريفة حمو، **دراسة عن أساليب حوادث المرور في الجزائر**، الجزائر: المطبعة الجامعية، 1991.

32) ــ عيسى محمود عمران، **الإحصائيات السنوية لحوادث المرور المسجلة في الدول العربية**.

33) ــ **حزام الأمن**، الجزائر: وثيقة من وزارة النقل، 1999.

34) ــ **الوقاية ضرورة أكيدة**، الجزائر: وثيقة جمعية طريق السلامة، نوفمبر 2000.

35- **الإدارة العامة للمرور**، النشرة الإحصائية لعام 1413هـ. "

36- **الإدارة العامة للمرور**، النشرة الإحصائية لعام 1414هـ

37- السحيباني، عبد القادر. **دراسات تحليلية للتأثيرات المرورية**، ورقة عملية قدمت في "الندوة الوطنية لسلامة المرور" مدية الملك عبد العزيز للعلوم التقنية، **الرياض:** 15-18 شوال 1414هـ.

38- الغامدي، علي سعيد، **تحليل حوادث الطرق في المملكة العربية السعودية: دراسة تحليلية ومقارنة**، قدمت في مؤتمر مجلس بحوث النقل (TRB) ، واشنطن، 1996م.

39-القحطاني، صالح ناصر، **تأثير خدمة الأجرة العامة على السلامة المرورية في المملكة العربية السعودية : دراسة تطبيقية على مدينة الرياض**، الرياض، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1994م.

40- وزارة التخطيط، **دراسة النقل الوطني الشامل (سانترا بلان-2) : التحليل الأولي لقطاع النقل**، المجلد 2، بدون تاريخ (دراسة جارية).

41- وزارة الداخلية، **الكتاب الإحصائي السابع عشر**، الرياض، 1412هـ.

42- ياسين، صالح علي، **أهمية البيانات في وصف مشكلة الحوادث المرورية**، المؤتمر المروري الخليجي الأول، الكويت، نوفمبر 1992م.

43- السيف، عبد الجليل، **فن قيادة السيارات بين المعرفة والتطبيق**، الرياض، مطابع الإشعاع التجارية، 1402 هـ.

44- شرف، عصام، وفهد الحماد، **تحليل الإصابات الناتجة عن حوادث المرور**، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، شوال 1414 هـ.

45- العوهلي، عبد العزيز، **آراء وخواطر : الإجراءات والوسائل التي يطبقها النقل الجماعي**، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، شوال 1414هـ.

46- العوهلي، عبد العزيز، وعبد الرحمن هارون، **تأثير الظروف الطبيعية والتشغيلية لشركة النقل الجماعي على السلامة المرورية**، ورقة علمية قدمت في مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، شوال 1414هـ."

47- القاضي، سعيد، وعصام شرف، وعلي الغامدي، **نحو مفهوم شامل للسلامة المرورية**. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية، الرياض، شوال 1414هـ.

48- القحطاني، خالد، وعلي الغامدي، **دراسة تحليلية للحوادث على الطرق الخارجية**، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية، الرياض، شوال 1414 هـ.

49- المطوع، محمد حسن، **الأطفال وحوادث الطريق : الأسباب والمقترحات للعلاج**، مسقط، سلطنة عمان أبريل 1992م.

50- أوجلاسي، كلاركسن هـ، هندسة الطرق، **ترجمة عربية للطبعة الثانية، نيويورك** : دار جول وليلى وأبنائه، 1975.

III) _ الرسائل – الأطروحات :

1) ـ عبد الرحمن العلوي، " **توزيع المسؤولية في حوادث المرور** "، دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر: معهد الحقوق، 1977.

2) ـ أماني محمد قنديل، " **نظام الإتصال وعملية التنمية السياسية في الدول النامية**"، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة: كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، 1980.

IV) _ الصحف :

1) زتيلي عائشة، "**مخطط دلفين: 20 ألف دركي و09 مروحيات لأمن المصطافين**"، في: صحيفة الفجر، الجزائر، 2002/07/15.

2) ـ "**إنطلاقا مخطط دلفين للموسم الصيفي**"، في: صحيفة الشعب، الجزائر، 2002/07/15.

3) ـــ "**الدرك يعد مخطط لحماية المواطنين في موسم الصيف**"، في: صحيفة النصر، الجزائر، 2002/07/15.

4) ـــ **سنوسي.ع**، "**إجراءات جديدة لحماية المصطافين ومراقبة الطرقات**"، في: صحيفة الخبر، الجزائر، 2002/07/15.

5- أعلوان، ضمن مخطط دلفين : **الدرك بالعاصمة يشدد الرقابة على الشاحنات**, في صحيفة الخبر، الجزائر، 2005/08/10.

6- **مخطط دلفين حقق أهدافه حتى الآن**، في صحيفة الوسط، الجزائر 2005/08/12، ص 02.

7- عبد الحميد مغيش. **مخطط دلفين يعطي ثماره,** في صحيفة صوت الأحرار. الجزائر 2004/08/10، ص08.

8- توفيق يوسفي، **تبني مشروع لإقامة شبكة إعلامية وطنية**, في صحيفة الشعب، 03 الجزائر /2004/08، ص 04.

9- خيرة طيب عتو – **ضرورة احترام مخطط دلفين لمحاربة إرهاب الطرقات**، في صحيفة صوت الأحرار، الجزائر، 11 /2004/09، ص 07.

10- ع : ملوك، **تسجيل أكثر من 1500 حالة سحب فوري لرخصة السياقة : مقتل 34 شخص في 317 حادث مرور خلال أسبوع** , في صحيفة الخبر، الجزائر 21 /2005/04، ص 24.

11- الطيب بودواو، **المسيلة : تراجع في حوادث المرور بعد تطبيق القانون الجديد – في صحيفة** الشروق اليومي، 2005/04/19، ص 06.

12- **قتيلا على الطرقات الوطنية في الأسبوع الجاري**, في صحيفة النصر، 2005/04/21، ص 24.

V) الدوريات :

1) ـــ خلاف فاطمة، "**المعاقون بسبب حوادث المرور: حذار شبح الكرسي المتحرك**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، العدد 02، الجزائر 2001.

2) ـــ "**المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق**"، في: مجلة الوقاية والسياقة ، العدد 02، الجزائر 2001.

3) ـــ د. محمد حريري عبد الله، "**الأمن المروري**"، في: مجلة الأمن والحياة ، العدد 230، المملكة العربية السعودية ، سبتمبر/ أكتوبر 2001.

4) ــ د. محمد الرباعية حسين، "**المبادئ الإسلامية في الوقاية من حوادث الطرق**"، في: مجلة الأمن والحياة، العدد 229، المملكة العربية السعودية، أوت/ سبتمبر 2001.

5) ــ سولاج جورج، "**أخطار القيادة على الطرق**"، في: مجلة الأمن والحياة، العدد 239، المملكة العربية السعودية، جوان/ جويلية 2002.

6) ــ د. عبد الرحمن عواطف، "**الحق في الإتصال بين الجمهور والقائمين بالإتصال**"، في: مجلة عالم الفكر، عدد1– 2، 1994.

7) ــ ربيعي صوالحي، "**شبكة الطرق الجزائرية: قطاع الطرق والتحديات**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 01، الجزائر، 1999.

8) ــ حسين سعد الدين، "**مديرية الأمن العمومي ودور مصالح الأمن الوطني في تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق**"، عدد خاص بملتقى أيام دراسية حول منهجية تنظيم حركة المرور والتجهيزات الأمنية عبر الطرق، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، 2000.

9) ــ هاشمي بوطالبي، "**مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وإستراتيجيته في عملية الوقاية**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 01، الجزائر، 1999.

10) ــ ر.ص، "**رسالة المجلة**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد00، الجزائر، 1998.

11) ــ ع. فرقان، **وعدد حوادث المرور في...تزايد**، في: مجلة الشرطة، المديرية العامة للأمن الوطني، العدد 58، الجزائر، سبتمبر1999.

12) ــ ربيعة صوالحي، "**الأمن المروري في بلدان العالم الثالث: مشاكل وسياسات**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 01، الجزائر، 1999.

13 ــ صفية تزكرات وفازية إكليل، "**الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 01، 1999.

14) ــ حسين جعفر، "**عندما لا يحترم السائق قانون المرور**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 0، 1998.

15) ــ ربيعة صوالحي، "**الأمن المروري في بلدان العالم الثالث: مشاكل وسياسات**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد01، الجزائر، 1999.

16) ــ ربيعة صوالحي، "**الصحة وحوادث المرور**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، 1998.

17) ــ عمر أوكيل، "**المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، مهام وتحديات**"، في: مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 0، الجزائر، 1998.

18) ــ "**المديرية العامة للأمن الوطني**"، في: مجلة الشرطة، عدد خاص، الجزائر، 2000.

19- بدر الدين علي، **تحديد مكافحة الجريمة, في:** مجلة الأمن العام، العدد 1963/02م.

20- العميد/ الهاشمي بوطالبي، مجلة الوقاية والسياقة، العدد 03.

VI) _ القوانين :

1) ــ قانون رقم 09-87 المؤرخ في 10 فيفري 1987، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

2) ــ قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

3) ــ قانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

4) ــ قانون رقم 90-35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990، ويتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية.

5) ــ قانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

6) ــ قانون رقم 09-87 المؤرخ في 10 فيفري 1987، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (المعدل في06 أفريل 1988)، الجريدة الرسمية الجزائرية.

7) ــ قانون العقوبات.

8) ـــ القانون المدني.

9) ـــ قانون المرور.

10) ـــ المرسوم التنفيذي رقم 2000-327 مؤرخ في 25 أكتوبر 2000 يحدد صلاحيات وزير الأشغال العمومية.

11) ـــ مرسوم تنفيذي رقم 91-77 مؤرخ في 16 مارس 1991، متضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وتنظيمه وعمله.

12) ـــ القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر سلامها وأمنها، الجريدة الرسمية.

13) ـــ المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 جانفي 1988، ينص على القواعد الخاصة بحركة المرور، الجريدة الرسمية.

14) ـــ القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر سلامتها وأمنها (مصحح في10 أفريل 1988)، الجريدة الرسمية.

15) ـــ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر سلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية.

16) ـــ القانون رقم 31-88 المؤرخ في 1988/07/19، المتضمن التعويضات التأمينية، الجزائر، 1988.

17) ـــ المرسوم رقم 07-95 المؤرخ في 25 /1995/01، المتضمن التأمينية، الجزائر، 1995.

18)- القانون رقم 04/16 المؤرخ في نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون رقم 01/14، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

19)- القانون رقم 07/09 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

_ المراجع باللغة الأجنبية:

I- Livres : **الكتب:**

1) – Commission départementale de sécurité routière, **Plan départemental de sécurité routière** , France, 1990.

2) - Debruyn claude, **Feu vert pour le permis de conduire**. ed. Daphné, Belgique, 1983.

3) – **La sécurité routière en France**, ed. Observatoire national interministériel de sécurité routière, France, 2001.

4) - Couvrat Pierre et MASSE Michel, **Circulation routière**, **infractions et sanctions** , ed. sirey, France, 1988.

5) - Institut National de la jeunesse et de l'éducation populaire, **Chronique d'une guerre non déclarée : Les accidents de la route, premières causes de mortalité des 15 - 24 ans**, Publication de l'INJEP, France.

6) – **Circulation routière et drogue** , ed. Du conseil de l'Europe, le groupe pompidou, France, 1999.

7) – Lamer.L, **Réglementation de la circulation routière** , ed. La Baule, France, 1999.

8) – Pradel. J, et Varinard. A, **Les sources du droit et l'infraction** , France.

9) – **La jurisprudence Automobile** , ed. L'argus, France.

10) – Donelson. A. C, **Alcool et accident de la route au Canada : stratégies et priorités futures** , ed. Ministère de la justice, OTAWA, 1985.

11) – Deslandes. P et Cousineau. M, **Circulation routière et incarcération au Québec de 1977 à 1984**, ed. Centre international de criminologie comparée, Université de Montréal, 1986.

12) - Orfuil Jean Pierre, **L'automobile en questions : Problèmes politiques et sociales** , ed. La documentation française, Paris, 2001.

13) - Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). **Rapport statistique sur les accidents de la route : 1997-1998**, Paris, 2001.

14) – Landrieu José et Depardon Raymond. A, **Tombeau ou vert : essai** , ed. Autrement, Paris, 2000.

15) - Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), **Circulation routière : la sécurité des usagers vulnérables)**, Paris, 2000.

16) – OCDE, **Programme de recherche en matière de transport routier international : Stratégie de sécurité routière en rase campagne**, ed. OCDE, Paris, 1999.

17) - Massin Isabelle, **Pour une sécurité routière plus citoyenne** , ed. Ministère de l'équipement, du logement et du transport, Paris, 1998.

18) - Verre Jean, **Formation des usagers de la route et des conducteurs,** ed. La documentation française, Paris, 1997.

19) - Conférence européenne des ministres des transports, **Sensibilisation et éducation des enfants et des adolescents aux problèmes de sécurité routière** , Paris, 1994.

20) – Ferrandez. F, **Etude détaillée d'accidents orientés vers les sécurités primaires : Méthodologie de recueil et d'analyse »**,_ ed. Presses de l'ENPC, Paris, 1995.

21) – Benonet.P et Lagarde.D, **sécurité routière**, ed. Presses de L'Ecole Nationale des ponts et chaussées, Paris, 1992.

22) – Bonnafous. A et Plassard. F, **Circuler demain ,** ed. datar, Paris, 1993.

23) - Boutin Desvignes Y. et Gironde.M. **L'information routière** , ed. PUF, Paris, 1996.

24) – Bouzigues J.B, **La violence routière**, Paris, 1995.

25) – Giffard P.O, **La télégestion »**, ed. PUF, Paris, 1994.

26) – Myer. R, **Gagner du temps sur le temps. Le développement de l'information routière** . ed. La documentation française, Paris, 1989.

27) - Bertrand. E, **La circulation routière. Etude de sociologie juridique**, ed. la documentation française, Paris, 1976.

28) – Dupuy. G, **Les territoires de l'automobile**, ed. Authropos, Paris, 1995.

29) – Dupuy. G, **La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement** , ed. Authrapos, Paris, 1999.

30) – Ewald. F, **L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème**, ed. La documentation française, Paris, 1982.

31) – Garçon. A, **L'Automobile, son monde et ses réseaux,** ed. PUR, Rennes, 1998.

32) – Gridel. J.P, **Le signe et le droit, les bornes, les uniformes, la signalisation routière et autres** , ed. LGDJ, Paris, 1979.

33) – Offner. J.M. **Réseaux, territoires et organisation sociale,** ed. La documentation française, paris, 1994.

34) – Studeny. C, **L'invention de la vitesse. France, XVIIIe XXe siècle**, ed. Gallimardm, Paris, 1995.

35) – Fernandez. F, **L'Etude détaillée d'accidents orientés vers la sécurité primaire : méthodologie de recueil et d'analyse**, ed. Presse de l'ENPC, Paris, 1995.

36) – Reason. J, **L'Erreur Humaine** , ed. Presse universitaire de France, France, 1993.

37) - Rothengatter. J, **Errors and violations as factors in accident causation**, ed. Trafic and transport psychologie, Oxford pergamon press, 1997.

38) - Coulomb Gully, **Les informations télévisées**, ed. PUF. Collec. Que sais-je?, n° 2922, Paris, 1995.

39)- Lazar Judith, **Sociologie de la communication de masse**, ed. Armand Colin, Paris, 1991.

40) - Lazar Judith, **La science de la communication**, ed. PUF, coll. Que sais-je? N°2634, Paris, 1992.

41) – Lochard Guy et Boyer Henri. **La communication médiatique**, ed. Du seuil, Paris, 1998.

42) - Paul jean- pierre, **Economie de la communication TV- Radio**, Ed. PUF, collection, que sais-je ? n°2107, Paris. 1991.

43) - Terrou Fernand, **L'information**, Ed. PUF, collec. Que sais-je ? N° 1000, Paris, 1974.

44) - Thoveron Gabriel, **Histoire des médias**, Ed, Du seuil, Paris, 1997.

45) - Viallon Philippe, **L'analyse du discours de la télévision**, ed. PUF, collec. Que sais-je ? n° 3111, Paris, 1996.

46) - Charles, R., **Intelligent Transportation Systèmes (ITS),** Focus Grop RepportWashington, D.C Public Technology Inc. August, 1995.

47)- BEAUDOIN Jean-Pierre, **Conduire l'image de l'Entreprise**, Ed. Liaison, Paris, 1995.

48)- BEAUDOIN Jean-Pierre, **Etre à l'écoute du risque d'opinion**, Ed. Organisation, Paris, 2001.

49)- D'ALMEIDA Nicole, **Les promesses de la communication**, Ed. PUF, Paris, 2001.

50)- FOURNET Michel, Martin Jean-Louis, **La crise : risque ou chance pour la communication ?**, Ed. L'Harmattan, Paris, 1999.

51)- KAES René, **Crise, rupture et dépassement**, Ed. Dunod, Paris, 2001.

52)- LAGADEC Patrick, **La civilisation du risque**, Ed. Seuil, Paris,1981.

53)- LAGADEC Patrick, **ruptures créatrices, Ed. Organisation**, Paris, 2000.

54)- LAGADEC Patrick, **Apprendre à gérer les crisses**, Ed. Organisation, Paris, 1993.

55)- LAMAREE Alain, **La communication dans les organisations**, Université du Québec, Canada, 2001.

56)- LIBAERT Thierry, **La communication de crise**, Ed. Dunod, Paris, 2001.

57)- ROUX-DUFORT Christophe, **Gérer et décider en situation de crise**, Ed. Dunod, Paris, 2000.

58)- MOLES Abraham, **Théorie structurale de la communication et société**, Ed. Masson, Paris, 2ème ed. , 1988.

59)- GHOUL Amar, **Mécanique de la rupture**, ACA, Alger, 2005.

II - Etudes : **:الدراسات**

1) - Hocine Saddedine, **L'impact de l'environnement spatial sur l'insécurité routière**, Bureau d'études des transports urbains, Ministère du transport, Alger, 1999.

2) - Abdeladim Benallégue, **La prévention des risques des accidents de la circulation : Méthodologie d'approche, contraintes, encadrement et programme d'action**, Export consultant en économie des transports, Alger, 1999.

3) - Van Elslande.P, **Aides à la conduite et au fonctionnement du conducteur en situation : Accident de la route, révélateur de limitations potentielles à la prise en compte des aides informatives**, IN : Rapport de Recherche INRETS, n°149, France, 1992.

4) – SAAD. F, **Analyse et modèle de la tâche de conduite : L'Analyse des comportements et le système de circulation routière**, IN : Actes : Actes INRETS, France, 1987.

5) - Observatoire Nationale de sécurité routière, **La sécurité routière en France**. ed. ONSR, France, 2001.

6) - **Sécurité des infrastructures**, Institut National de recherche sur les transports et leur Sécurité, Arcueil, France, 2001.

7) - Fontaine Hélène et Gourlet yves, **L'accidentologie statistique**, IN : Outils et méthodes. ed. INRTS, n°9, France, Mars 2001.

8) - Filou claude, **Accidentologie des jeunes cyclomotoriste en agglomération**, IN : Rapport de convention CNRS/ INRETS, France, Janvier 2001.

9) - Duval Hubert et filou Claude, **Le coût social des jeunes usagers des deux roues à moteur accidentées en agglomération**, IN : Rapport de convention CNRS/ INRETS, France, Décembre 2001.

10) - Pachniaudi Georges, **Les risques d'utilisations du téléphone mobile en conduisant**, IN : Synthèse de l'INRETS, n° 39, France, novembre 2001.

11) - Potier Annick et Laya Olivier, **Facteurs de dégradation de la violence et insécurité dans les transports**, (Actes de la journée spécialisée du 27 octobre 2000), IN : INRETS, n° 79, France, juin 2001.

12) - Laumon Bernard et Chrrnay Collect Pirrette. **Le véritable enjeu de l'insécurité routière : la victime**, IN : INRETS (Actes), n° 81, France, n°79, France, juin 2001.

13) - Brigitte et Dore Jocelyne, Cambon de La valette, **les transports routiers**, IN : INRETS (ACTES), n° 73, France, Mars 2001.

14) - Dore Jocelyne et Linon Pierre-Jean, **Etude d'évaluation de messages sur un panneau à messages variables en terre-plein central**, IN : rapport INRETS, France, Mai 2001.

15) - Chatenet Françoise, **La formation continue des usagers. Evaluation qualitative des rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés**, IN : Rapport INRETS, France, Octobre 2001.

16) - Biecheler-Fretel Marie Berthe, **Répression des alcoolémies routières et amélioration du recours au réseau des soins**, IN : INRETS, France, Octobre 2001.

17) - Assaily Jean- Pascal et GRANIE Marie-Axelle, **Evaluation des actions éducatives en sécurité routière dans la perspective de la construction d'une attention de la première éducation à la route**, IN : Rapport de convention DSCR / INRETS, France, Novembre 2001.

18) - Le Breton Patrick et Vervialle française, **Rôle de l'alcool dans la gravité des accidents de la route et comparaison avec d'autres facteurs**, IN : Document de travail du service d'Etudes Techniques des routes et autoroutes, Bagneux, France, Décembre 2001.

19) - **Sécurité des infrastructures: Méthodes de sélection des virages à signaler et niveau des signalisations à implanter**, IN : Etude de SETRA, Bagneux, France, 2001.

20) - Heam Arme Sarah et Dejeamme Maryvonne, **reseaux routiers**, IN : Rapport d'Etude du centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU), France, 2001.

21) - Chabani, Said (Docteur en science de l'information et de la communication), **<u>Le rôle des associations dans les communications en matière de prévention et de sécurité routière</u>**, Alger, Octobre 2000.

22) - uropean Conference of Ministers of Transport (ECMT), <u>Road Safcty :</u> **<u>First and Foremost A Matter of Responsibility</u>**, Hamburg, 1983.

23) - FHWA, **<u>Rescarch and Technology Program (1994-1998),</u>** Washington, D.C, U.S. Departement of Transport. Federal Highway Administration (FHWA), Januray 1994.

24) -FWHA, **<u>IVHS Architecture Development Program</u>**. Washington, D.C, U.S Departement of Transport, Federal Highway Administration (FHWA),April, 1994.

25) -FWHA, **<u>IVHS Strategie Plan : Report to Congress,</u>** Washington D.C, U.S. Departement of Transport. Federal Highway Administration (FHWA),December 1992.

26) -ITE, "**<u>Introduction to Intelligent vehicle Highway systems</u>**". An educational seminar by Institute of Tranportation Engineers (ITE). Washington, D.C., January 1992.

27) -IRF**<u>, World Road Statustics (1990-1994),</u>**Washington, D.C., International Road Federation (IRF), 1995.

28) -ITE,**<u> Transportation and Engineering Handbook</u>**, Washington, D.C, Institute of Transportation Engineers (ITE), Jannuary, 1982.

29 **<u>) -National Safety, Accident Facts. 2nd cd. USA, 1994</u>**.

30) -TRB. **<u>Designing Safer Roads : Special Report 214</u>**, Washington, D.C, Transportation Rescarch Board (TRB), National Rescarch Conseil, 1987.

31) -TRB. **<u>Advences Vehicle and Highway Technologies</u>**, Washington, D.C, Transportation Rescarch Board (TRB), National Conseil, 1991.

III- <u>Dictionnaires</u> : <u>القواميس</u>:

1) - Encyclopédie Dalloz. Circulation routière.

IV- <u>Mémoires - thèses</u> : <u>الرسائل- الأطروحات</u>:

1) - Figuereo Stéphanie, **<u>La conduite en état d'ivresse</u>**, maîtrise de droit privé non publié, université de paris VIII, Vincennes Saurit- Denis, France, 2000-2001.

2) – Besombes-Mathelin Valeris, **Activité cognitive du conducteur en situation accidentogéne: Analyse épidémiologique des représentations de la situation d'urgence**, thèse de doctorat en psychologie, France, Juin 1997.

3) - Charbotel Barbara, **Les accidents de la route liés à l'exercice d'une profession, caractéristiques et prévention**, thèse de médecine, université Claude Bernard, Lyon, France, Septembre 1999.

4) - Amoros Emmanuelle, **Contribution à une meilleure connaissance des déterminants de l'insécurité routière**, Diplôme de DEA, Université Pierre et Marie Curie ISUP, France, 1995.

5) - Favre Agnès, **Evaluation des capacités de conduite des personnes âgées**, DEA psychologie cognitive et différentielle, université lumière, Lyon, France, 1995.

6) - Boussouf Naziha, **Infractions par imprudence et circulation routière,** Mémoire de magister, Université de Constantine, Algérie, Octobre 1983.

V)- Presse :

الصحف:

1) - Cambon de Lavalette, **Accidents de la circulation : Les causes d'une tragédie annoncée**, IN : La nouvelle république, Alger, 25 Août 2001.

2) - S. A, **Les accidents de la circulation sont un drame national**, IN : la tribune, 10 avril 2002.

3) - H.Y, **Face à l'augmentation vertigineuse du nombre des accidents de la circulation : La Gendarmerie Nationale renforce son dispositif de sécurité routière**, IN : la tribune Alger, 10 Avril 2002.

4) - A.B, **Ils sont de plus en plus jeunes à causer des accidents de la circulations : Ces chauffards, ces fous du volants**, IN: la tribune Alger, 10 Avril 2002.

5) - C.C, **Le code de la route : Son non-respect est devenu une règle absolue**, IN : la tribune Alger, 10 Avril 2002.

6**) - Cabu Sandrine, Les stupéfiants dépistés en cas d'accidents mortels,** IN : libération, France, 28 Août 2001.

8) "**Notre objectif, sécuriser les voies de communication**. IN : Horizon, Alger, 12 Août 2004. P07

9) **Sécurité des plages et des routes : La Gendarmerie mobilisée**. IN : L'Echo, Alger; 04 août 2004. P07

10) Rush sur le littoral ouest : **Un calvaire pour les automobilistes** – IN : Horizon, Alger, 10 août 2004. P11

11) Kahina Benarab – **Le plan Delphine rassure les estivants**. IN : le Jour d'Algérie, Alger, 03 août 2004. P04

12) F. Zohra B. **Le nombre des accidents de la route en hausse** – IN : Le Soir d'Algérie, Alger, 28 avril 2005, P05.

13) Djamel B. – "**Accidents de la route : 48 morts et 576 blessés en une semaine**, IN : Le quotidien d'Oran, Alger 28 avril 2005, P03,

14) S. Z. – **Bilan trimestriel des accidents de la route : 30 morts et 466 blessés à Alger** IN : La voix de l'Oranie, Oran, 26 avril 2005. P09

15) – **48 morts et 576 blessés dans les accidents de la circulation survenus entre le 20 et 26 avril**, IN : Ouest Tribune, 27 avril 2005, P05.

16) K.A. **813 permis de conduire retirés en 03 mois** , IN : Le Jeune indépendant, Alger, 25 avril 2005, P24

17) Nawel B., **Les causes de retrait des permis de conduire : la région centre en première position avec 2386 retraits**, IN : La dépêche de Kabylie, 19 avril 2005, P06.

18) **Insécurité routière : 44 décès enregistrés dans 366 accidents durant une semaine**, IN : le jeune indépendant, 21 avril 2005, P03, Alger

19)

20) H. K, **Nouveau dispositif routier : moins d'accidents**, IN : la République, Alger, 14 avril 2005, P05

21) Kaddour B., **Gendarmerie Nationale : Retrait de 7578 permis de conduire en un mois**, IN : l'Authentique, Alger 14 avril 2005, P05.

22) Djamel Zerrouk., **Plan de circulation dans la capitale, sa mise en application est imminente**, IN : El watan, Alger 13 avril 2005, P10

23) B. Mokhtaria. **Les routes continent de tuer : 44 morts et 527 blessés en une semaine** , IN : Le Quotidien; Alger 14 avril 2005, P05.

24) **Malgré l'instauration du nouveau code : la route continue de tuer** , IN : Le citoyen". 10 avril 2005, P05.

25) Lyes Habli. **Bien qu'il pensent que d'autres mesures devraient accompagner son application : les automobilistes accueillent favorablement le nouveau dispositif**, IN : La tribune, Alger 06avril 2005, P07.

26) **Circulation routière : deux millions de voitures affluent quotidiennement**, IN : Le Citoyen, Alger, 02 avril 2005, P05

VI)- Périodiques : **الدوريات:**

1) - Nilo Basta et Eliane Botello Juqueira, **Circulation routière et ordre public**, IN : Revue internationale de criminologie et de police technique, n° 2, Avril- Juin, France, 1994.

2) - **Criminologie**, IN : Revue internationale de police technique, Organe officiel de l'association internationale des criminologues de langue française, France, 1994.

3) - Turiano C, **Aspect criminologiques des infractions à la sécurité de la circulation routière**, IN : Revue roumaine des sciences sociales, n° 30, 1986.

4) - **Des indicateurs pour les accidents de la route**, IN : Actualité et dossier en santé publique, n° 32, Septembre 2000.

5) - **Risque et sécurité sur la route**, IN : Projet, n° 261, printemps 2000.

6) - **Les trois temps de la communication de la sécurité routière**, IN : Quaderni, automne 1997.

7) - **Accident Analysis and prevention**, an international journal. Institute of transportation studies, university of California, U.S.A, 1989.

8) - **Routes, espaces incertains**, IN: les cahiers de la sécurité intérieure, n° spécial 25, 1996.

9) - **La sécurité routière**, IN : Administration, France, n°spécial 163, avril-juin 1994.

10) - **La sécurité routière, une leçon de civisme**, IN : Revue du comité de la sécurité routière, numéro spécial, France, octobre 2001.

11) - Blanc G, **L'information routière en temps réel**, IN : Futuribles, n° 209, France, 1996.

12) - Camus J.P, **Une approche comparée des Etats-Unis, du japon et de l'Europe en matière de technologie de l'information appliquée à la route**, IN : Revue générale des routes et aérodromes, n° 721, France, 1994.

13) - Cyna H, **Le transport intelligent**, IN : Revue générale des routes et aérodromes, n°731, France, 1995.

14) - Dobias G, **Télématique et transports routiers. L'avenir de la route intelligent**, IN : Futuribles, n° 29, France, 1996.

15) - Durand-Raucher Y, **le paris de l'information routière comparative dans la gestion du trafic**, IN : Transport environnement circulation, n° 98, France, 1990.

16) - Durand-Raucher Y, **L'information, vitrine de niveau de services et levier de changement**, IN : Transport environnement circulation, 115, France, 1992.

17) - Durand Raucher Y, **Le grand démarrage de l'information routière IN : Transport environnement circulation**, n° 126, France, 1994.

18) - Durand Raucher Y, **L'information, un outil de changement des comportements**, IN : Revue générale des routes et aérodromes, n° 721, France, 1994.

19) - Durand Raucher Y, **Variabilité Comportementale en matière de pratique des déplacements : L'exemple de l'information routière**, IN : Presse de l'école Nationale des Ponts et chaussées, Paris, 1997.

20) - Laterrasse J, **Information et gestion dynamique ou quand les réseaux deviennent intelligents**, IN : Flux, n°2, France, 1990.

21) - Callens S, **Accidents de la route : vieilles leçons, nouvelles approches. Réflexion sur la mise à jour des grilles de lecture de l'accident de la route**, IN : Recherches transports sécurité, n° 40, France, 1993.

22) - Fusulier B et Lannoy P, **Comment aménager par le management** IN : Hermès, n° 25 Paris, 1999.

23) – Kletzen. A, **De la protection de l'infrastructure routière à la responsabilisation du conducteur. Les enjeux de la création du code de route,** IN: Déviance et société, n°20, Paris, 1996.

24) - Lannoy P, **Un siècle de préoccupations routières. Regard sociohistorique sur le traitement des problèmes engendrés par la circulation automobile**, IN: recherche transport sécurité, n° 65, Paris, 1999.

25) - **Route, espace incertain**, IN : les cahiers de la sécurité intérieure. ed. IHES1, n°25, paris, 1996.

26) - **Qu'est ce qu'une route**, IN : Les cahiers de médiologue. ed. Guallimard, n°2, paris, 1996 n°25, Paris, 1992.

27) - **Automobiles et progrès,** IN : culture technique, n°25, Paris 1992.

28) - Van Elslande P, **L'erreur humaine dans les sciences d'accident : cause ou conséquence** ?, IN : Recherche, Transport, Sécurité, Numéro spécial : Psychologie de la conduite, n°66, France, 2000.

29) - Van Elslande, **Les erreurs d'interprétation en conduite automobile : Mauvaise catégorisation ou activation erroné de schéma**, IN : intellectico , n°15, 1992.

30) - **Le Continu Educatif (Dossier)**, IN : Revue de la sécurité routière, n°122, Paris, 2001.

31) - **La sécurité routière et l'environnement** (Dossier), IN : Revue de la sécurité routière, n° 124, Paris, 2001.

32) - **L'engagement de l'Education Nationale** (Dossier) IN : revue de la sécurité routière, n°124, Paris, 2001.

33) - **Civisme et sécurité routière**, IN : Revue de la sécurité routière, n°spécial, paris, octobre 2000.

34) - **Medias, communication et société**, IN : Revue NAQD N°8, Alger, 1999.

35) - **Prévention routière**, IN : Bulletin trimestriel d'information et de communication n°1 Ministère des Transports, Alger, janvier/février/ mars, 1997.

36) - **Prévention routière**, IN : Bulletin trimestriel d'information et de communication n°1 Ministère des Transports, Alger, janvier/février/ mars 1998.

37) - Ortega, javier, **Quelques réflexions sur la délinquance routière et notamment, le cas d'ivresse au volant**, IN : Revue internationale de criminologie et de police technique, n°43, Genève, 1990.

38) - Corboz Bernard, **La fuite à la suite d'un accident de la circulation**, IN : Revue internationale de criminologie et de police technique, n° 32, Genève, 1979.

39) - Batista Nilo et Botelho Eliane, **Circulation routière et (dés) ordre public au Brésil**, IN : Revue internationale de Criminologie et de police technique, N°2, Genève, 1994.

40) - **Accident Analysis and Prevention,** (International journal), ed. Institut of transportation studies, University of California, USA, (Volume 21, n°1 February1989, Volume 21, N°2, April, 1989. Volume 22, N°1, February, 1990).

41) – CARAYOL V., GRAMACCIA G., **La communication du risque**, Communication et organisation N°20, 2ème trimestre, 2001.

VII) - <u>Réseau Internet</u>: شبكة الانترنيت

1) - Prévention de la sécurité routière : WWW. Prévention routière. ASSC.fr.

2) - Commission de la sécurité routière : WWW. Sécurité routière. Equipement. Gov. Fr.

3) - Fondation Anne Cellier : WWW. Fondation- Anne cellier. Org.

4) - Le recueil des accidents de la circulation : WWW. Sécurité routière. Equipement. Gov. Fr.

5) - La prévention routière : WWW. Prévention routière. asso. Fr.

6) - <u>Structures institutionnelles internationales</u> :
_ Conférence européenne des ministres des transports : WWW. oecd. Org/ cem.

7) - structures non -institutionnelles internationales : WWW. Aipcr. Fr.

8) - Prévisions sur le trafic routier en France et indications sur la sécurité routière : WWW. Bison-futé. Equipement. Gouv. Fr.

9) - Trafic routier en temps réel : WWW. Sytadin. Tm.Fr.

10) - Loi fédérale sur la circulation routière: police des autoroutes. : WWW. Admin. Ch/ fr.

11) - Circulation routière : contrôles de vitesse officiels : WWW. Metas. Ch/fr/ labors /11/11.htm.

12) - Carte routière. Pour communiquer : WWW. Mtq. Gouv. Qc. Ca/ cameras.

13) - Information sur la circulation routière en France et en Europe : WWW. Lycos. Fr/dir/ Actualité- médias/ Circulation- routière).

14) - Trafic routier en direct : WWW. kinaa. Com/ circulation. Php.

15) - Pour une circulation fluide sur les routes : WWW. Astra. Admin. Ch/ htmi/ fr/ Bundesamt/ Strassen verkhr.

16) - Système d’analyse vidéo de la circulation routière : WWW. Ino.qc. ca/fr/ syst- et – compo / artas. Asp.

17) - Circulation routière et drogues illicites : WWW. Pompidou. Doc.int/ route.

18) - Infrastructure, circulation, sécurité routière :WWW. Limousin. Equipement. Gouv. Fr.

19) - La circulation routière au Québec (canada) : WWW. Circulation. qc.ca.

20) - Etude de circulation routière : WWW. France- aire. Com/ htm/circulation. Htm.

21) - La direction de sécurité et de la circulation routière : WWW. Equipment. Gouv. Fr/ Ministère/ structures/ ORG.

22) - Circulation routière : locomotion douce : WWW. Astra. Admin. Ch/ htm/ fr/ Bundesamt.

23) - Centre d'information et de rencontre pour la prévention des accidents d'enfants : WWW. ffsa. Fr.

24) - WWW. INRETS. Fr/ services/programmes 2003/ matières. Htm.

25) – Les enjeux de la société de l'information : WWW.netgouvernance.org.

26) – La communication de crise : WWW.communication-crise.com.

الانترنيت باللغة العربية :

1) - إدارة مرور منطقة الرياض : www.r-tgov.sa
2) - إدارة مرور منطقة عسير : www.a-t.gov.sa
3) - اللجنة الإعلامية بشرطة منطقة الباحة : www.baha.gov.sa
4) - الإدارة العامة للعلاقات والتوجيه بوزارة الداخلية : www.security.gov.sa
5) - إدارة مرور منطقة تبوك : www.tabuk-traffic.com
6) - إدارة مرور محافظة الطائف : www.moror-t.gov.sa
7) - إدارة مرور منطقة حائل : www.hail-t.gov.sa
8) - إدارة مرور المدينة المنورة شعبة الرخص : www.mma-ksa.com
9) - الجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرقات : www.prevention.org.nt

10) - القيادة العامة لشرطة دبي – الإمارات : www.dubaipolice.gov.ea
11) - اللجنة العامة للسلامة على الطريق – البحرين : www.traffic.gov.bh
12) - شرطة عمان السلطانية – سلطنة عمان : www.trafic.gov.om

الملاحق

- معطيات للذاكرة.

- قانون رقم 01-14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

- قانون رقم 04-16 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004 يعدل و يتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

- أمر رقم 09-03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 جويلية سنة 2009 يعدل و يتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

-

معطيات للذاكرة

ملاحظات هامة

1- يقدر سكان الجزائر سنة 2004 بــ: 34000000 نسمة، تقريبا.

2- يقدر عدد المركبات بالجزائر سنة 2004 بــ: 4600000 مركبة، تقريبا.

3- تقدر شبكة الطرقات في الجزائر سنة 2002 بــ: 105445 كلم منها:
28005 كلم وطنية و23640 كلم ولائية و53800 كلم ريفية.

4- بلغ عدد حوادث المرور في الجزائر من 1970 إلى 2004: 1071733 حادث خلفت:
1251162 جريح و115041 قتيل.

5- بلغ عدد حوادث المرور في الجزائر سنة 2004 : 43777 حادث خلفت: 64714 جريح و4356 قتيل.

6- كل يوم تسجل الجزائر 118 حادث مرور تخلف 175 جريح و12 قتيل.

7- كل ساعتين تسجل الجزائر 10 حوادث مرور تخلف 14 جريح وقتيل واحد.

8- يعد الإنسان سائقا كان أم راجلا السبب الأول لحوادث المرور بنسبة86,78 %.

9- تكلف حوادث المرور خزينة الدولة سنويا،: 65 مليار دينار أي ما يعادل 1,5 إلى 2 % من مجموع قتلى حوادث المرور.

10- تشكل فئة الأطفال من 0 إلى 14 سنة 21 % من مجموع قتلى حوادث المرور.

11- تشكل فئة الشباب: من 15 إلى 30 سنة نسبة 29 % من مجموع قتلى حوادث المرور.

12- تخلف حوادث المرور سنويا: 3000 معاق حركيا إعاقة دائمة.

13- كل حادث مرور تتبعه أزمة نفسية ومأساة اجتماعية للمتضررين وذويهم .